BREMEN

UND

DIE KONTINENTALSPERRE.

EIN BEITRAG ZUR HANSISCHEN WIRTSCHAFTSGESCHICHTE.

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR

ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE DER
HOHEN PHILOSOPHISCHEN FAKULTÄT

DER

UNIVERSITÄT LEIPZIG

VORGELEGT VON

MAX SCHÄFER

AUS GOLDBACH (BEI DRESDEN).

ACAD.
LUGD. BAT.
BIBL.

ALTENBURG, S.-A.

DRUCK DER PIERERSCHEN HOFBUCHDRUCKEREI.

1914.

Angenommen von der II. Sektion auf Grund der Gutachten der Herren Brandenburg und Stieda.

Leipzig, am 30. April 1914.

Der Prokanzellar:
Kirchner.

Die Arbeit erscheint gleichzeitig in den »Hansischen Geschichtsblättern«, Jahrgang 1914, Heft 2.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Quellen- und Literaturverzeichnis 5

Einleitung: Bremens Handel vor der Kontinentalsperre . . 7

I. Die Verwicklung Bremens in den französisch-englischen Wirtschaftskampf von 1806 bis 1813 10

a) Durchführung der französischen Blockademaßnahmen 10

Waren englischen Ursprungs in Bremen, Deklaration, Sequester, Abkauf derselben, französische Maßregeln zu Wasser und zu Lande gegen erneute Ein- und Ausfuhr englischer Güter, damit verbundene Handelsbedrückungen und Erpressungen. Britische Untertanen in Bremen. Postverkehr mit England.

b) Organisation und Tätigkeit der Douane 20

Errichtung von Zollgrenzen und Douanenposten. Zertifikats- und Paßwesen, Zollerhebung, Ausschreitungen der Douane dabei, Warendeklarationen, Haussuchungen, das Douanenmagazin, Versteigerungen und Verbrennungen konfiszierter Waren.

c) Englands Repressalien 24

Die britische Kriegsflotte, das Blockadegeschwader in der Nordsee, englische Kapereien.

II. Folgen der Kontinentalsperre 27

a) Handel und Schiffahrt 27

Der erlaubte Schiffsverkehr und Warenumsatz, die Verschiebung der Handelswege von 1806 bis 1815, die Benutzung der französischen Lizenzen seit 1809. Der Schleichhandel im allgemeinen, Schleichhandelswege nach Bremen, Anteil Bremens am Schmuggel, Bekämpfung desselben durch die Behörden. Die bremische Reederei.

b) Industrie und Gewerbe 40

Die englische, französische und deutsche Industrie. Veränderungen in den wichtigsten Industriezweigen Bremens.

c) Private und staatliche Finanzverhältnisse 43

Bremisches Kapital und Eigentum im Auslande, Absatzmangel, Kapitalkrisis, Zinsfuß und Diskontsatz, Hypotheken-

Seite

lasten, Umwälzung in der Güterbewertung, Unsicherheit der Warenspekulationen. Bankerotts und Abnahme des Volksvermögens. Außerordentliche Staatsausgaben. Neue Einnahmen durch Handels-, Besitz- und Gewerbesteuern, Anleihen, Lotterien, Verkäufe von Staatseigentum. Die bremische Staatsbilanz.

Anhang: Neun Tabellen 52

Quellen- und Literaturverzeichnis.

I. Bremische Urkunden und Darstellungen.

1. Akten des Staatsarchivs.
2. Akten des Archivs der Bremer Handelskammer.
3. Protokolle vom Collegium Seniorum.
4. Protokollbuch öffentlicher Angelegenheiten im Archiv der Bremer Handelskammer.
5. Protokolle des Bürgerkonvents.
6. Proklamationen und Briefwechsel des Senats.
7. Bremer Adreßbücher von 1800 bis 1815.
8. Bremische Staatshandbücher.
9. Wareneinfuhrlisten von 1800 bis 1815.
10. Bremer Wöchentliche Nachrichten und Zeitung des Departements der Wesermündungen. Jahrgang 1806—1815.
11. Heineken, Geschichte der freien Hansestadt Bremen. (Nicht gedruckt. In der Bremer Stadtbibliothek.)
12. von Bippen, Geschichte der Stadt Bremen.
13. Duntze, Geschichte der freien Stadt Bremen.
14. Bremische Jahrbücher für Geschichte.
15. Jahrbücher für bremische Statistik.
16. von Halem, Statistisches Handbuch für das Departement der Wesermündungen 1813.
17. Waldthausen, Der Bremer Vermögensschoß. Münchener volkswirtschaftliche Studien 1911.

II. Deutsche Quellen.

1. Kießelbach, Die Kontinentalsperre in ihrer ökonomisch-politischen Bedeutung. Stuttgart und Tübingen 1850.
2. Hitzigrath, Hamburg und die Kontinentalsperre. Progr. Hamburg 1900. (Die Arbeit behandelt nur die Zeit von 1800 bis 1806.)
3. König, Die sächsische Baumwollindustrie am Ende des vorigen Jahrhunderts und während der Kontinentalsperre. Leipzig 1899.
4. Hoeniger, Die Kontinentalsperre und ihre Einwirkungen auf Deutschland. Berlin 1904.
5. L. Brinner, Die deutsche Grönlandsfahrt. Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, herausgeg. von Dietr. Schäfer, Bd. 7.

6. A. Wohlwill, Neuere Geschichte der Freien und Hansestadt Hamburg. Gotha 1914.
7. Rocke, Die Kontinentalsperre und ihre Wirkungen auf die französische Industrie. Dissertation Leipzig. Naumburg 1894.
8. Darmstädter, Studien zur Napoleonischen Wirtschaftspolitik. Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Bd. II und III 1904—1905.
9. v. Archenholtz, Neue Blockade der Weser. Minerva 1807.
10. Lüders, Das Kontinentalsystem. Leipzig 1812.
11. v. Reden, Das Königreich Hannover. Hannover 1839.
12. Staats- und Gelehrte Zeitung des Hamburgischen unparteiischen Korrespondenten 1806—1815.
13. W. Vogel, Die Hansestädte und die Kontinentalsperre. Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins X, 1913.

III. Französische Quellen.

1. Akten der Archives Nationales.
2. Akten der Archives des Affaires Étrangères.
3. Bourrienne, Mémoires. Paris 1829.
4. Correspondance de Napoléon I. Paris 1858—1870.
5. Code des Douanes de l'Empire Français.
6. Coquelle, Napoléon et l'Angleterre d'après des documents inédits des Archives Étrangères, des Archives Nationales, et du Foreign Office. Paris 1904.
7. Chaptal, De l'Industrie française. Paris 1819.
8. Bulletin des Lois.
9. Moniteur universel ou Gazette Nationale. Paris 1800—1815.
10. Servières, L'Allemagne française sous Napoléon I. Paris 1904.

IV. Englische Quellen.

1. The Annual Register or a View of the History, Politics and Literature. London 1806—1815.
2. Thomas Tooke, Thoughts and Details on the high and low Prices of the last thirty Years. London 1823.
3. Edward Baines, History of the Cotton Manufacture in Great Britain. London 1835.
4. H. Rose, Napoleon and English Commerce. The Historical Review, vol. 8. London 1893.
5. L. Clowes, The royal Navy, vol. 5. London 1900.
6. H. Fisher, Studies in Napoleonic Statesmanship. Oxford 1903.

V. Italienische Quellen.

1. Alberto Lumbroso, Napoleone e l'Inghilterra. Roma 1897.

Bremens Handel vor der Kontinentalsperre.

Es ist wiederholt untersucht worden, welchen ungeheuren Einfluß die Kontinentalsperre Napoleons von 1806 bis 1813 auf das deutsche Wirtschaftsleben ausübte. Dabei sind aber die Hansestädte, die doch als Haupthandelstore Deutschlands im Mittelpunkte jener Betrachtungen stehen müßten, immer noch nicht gründlich genug berücksichtigt worden. Besonders Bremens Anteil wurde bisher zu wenig erörtert. Bremens Schicksal in der Blockadezeit eingehend zu erforschen, erschien dem Verfasser nicht nur als ein Bedürfnis, sondern auch als lohnende, wenngleich schwierige Aufgabe. Diese Umstände veranlaßten die folgende Untersuchung über Bremen und die Kontinentalsperre[1]. Zum besseren Verständnis der Ausführungen sei ein kurzer Abriß über den Umfang, die Art und die Wege des bremischen Handels vor der Kontinentalsperre, soweit dies die wenigen, lückenhaften Quellen ermöglichen, vorausgeschickt.

[1] Die Grundlage dieser Untersuchung bildet ungedrucktes Material im Archiv der Bremer Handelskammer, im Staatsarchiv, in der Bremer Stadtbibliothek, in den Pariser Archives Nationales und Archives des Affaires Étrangères. Bei der Benutzung gedruckter Literatur kam es dem Verfasser besonders darauf an, außer deutschen auch einschlägige französische und englische Bücher und Zeitungen heranzuziehen, da gerade diese bei der Behandlung unseres Gegenstandes bisher zu wenig ausgebeutet worden sind.

Unter allen überseeischen Handelsverbindungen Bremens am Anfange des 19. Jahrhunderts war die mit England die bedeutendste[1]. Die Einfuhr erfolgte hauptsächlich von London, Hull und Liverpool aus und bestand in Kaffee, Zucker, Gewürzen, Indigo, Farbhölzern, Häuten, Baumwolle, Baumwollgeweben und Stahlwaren, wofür Bremen Erzeugnisse der deutschen Landwirtschaft nach England einführte[2]. Die kriegerischen Verwicklungen zwischen England und Frankreich blieben auch nicht ohne Einfluß auf den bremisch-englischen Handel. 1803 besetzten die Franzosen Hannover. Die Engländer antworteten mit der Blockade der Weser und Elbe. Der andere Hauptlieferant Bremens für Kolonialprodukte war Amerika mit Westindien. Von hier wurde Bremen ausschließlich mit Baumwolle und Tabak versorgt. Die wichtigsten Ausfuhrhäfen waren Baltimore, Charleston, New York, Philadelphia, St. Thomas und St. Domingo. Frankreich lieferte Wein, Branntwein, Essig und Südfrüchte, ausgeführt meist von Bordeaux, Bajonne, la Rochelle, Dieppe. Die Niederlande verschifften von Amsterdam und Rotterdam aus nach Bremen Papier, Segeltuch, Eisen, Eisenwaren, Fische, etwas Kolonialwaren und Tabak. Unter den Ostseehäfen hatten besonders Stralsund und Danzig durch Malzausfuhr eine Bedeutung für Bremen. Rußland versandte hierher von Riga Leinsaat, Pottasche, Flachs, von Petersburg Hanföl, Segeltuch, Glas, Steingut, Pottasche, von Libau Leinsaat, Hanf und von Archangel Talg, Tran. 1802 machte sich ein bedeutender Aufschwung im Warenverkehr mit den Niederlanden, der Ostsee und Rußland bemerkbar[3]. Dies galt auch für Hamburg, mit dem Bremen unter allen Nordseehäfen den regsten Güteraustausch unterhielt. 1802 gingen von Bremen nach Hamburg 1164, im nächsten Jahre infolge der Elb- und Weserblockade nur 910 Schiffe[4].

---

[1] Vgl. Tabelle I.

[2] Die in der Einleitung mitgeteilten wirtschaftsgeschichtlichen Angaben entstammen, wenn nicht andere Quellen angegeben sind, den Bremer Wareneinfuhrlisten im Archiv der Bremer Handelskammer und den bremischen Adreßbüchern.

[3] Vgl. Tabelle I.

[4] Hitzigrath, Hamburg u. die Kontinentalsperre, Progr. Hamburg 1900, S. 6, 11.

Auch die Ausfuhr von Hamburg nach Bremen ließ seit 1802 nach. Dafür hob sich aber die Gesamteinfuhr nach Bremen, da die Jade blockadefrei geblieben war. Dies hatte zur Folge, daß Oldenburg die Bedeutung Hamburgs als Zwischenhändler gewann. Von Oldenburg gingen 1803 mit Kolonialwaren, Manufakturen und Bodenerzeugnissen 130 Schiffe nach Bremen. 1804 kam die Hälfte aller hier eingelaufenen Schiffe über Oldenburg[1]. Die von den genannten überseeischen Ländern nach Bremen eingeführten Waren wurden meist nach dem Binnenlande versandt. Dafür lieferte dieses mit der Nordseeküste nach Bremen Erzeugnisse des Ackerbaues und der Viehzucht, die fast den gesamten Überseeexport Bremens am Anfange des 19. Jahrhunderts ausmachten[2]. Die Produkte der Landwirtschaft stammten hauptsächlich aus dem Oberweser-, Aller-, Leinegebiet, Ostfriesland und Jeverland[3]. Gerade vor dem Beginn der Kontinentalsperre hatte die Flußschiffahrt nach Bremen durch ihre außerordentliche Entwicklung eine große Bedeutung für den Handel der Stadt gewonnen. Neben den genannten Bodenerzeugnissen führte Bremen noch Linnen, Glas, Glaswaren, Schafwolle, Lederwaren, Holz, Eisen-, Stahlwaren und Spielzeug aus. Alle diese Waren wurden in Deutschland gefertigt und meist nach Amerika versandt[4]. Ihre Ausfuhr war jedoch für Bremen unbedeutend im Verhältnis zu den ausgeführten Erzeugnissen des Ackerbaues und der Viehzucht, weil Deutschland damals 80% agrarische Bevölkerung besaß[5].

Da über die Werte der bremischen Ein- und Ausfuhr vor 1806 nichts in den Quellen zu finden ist, läßt sich die Handels-

---

[1] S. Bremer Adreßbuch 1805.

[2] Über die bremische Ausfuhr damals sind keine Quellen vorhanden.

[3] 1800 kamen auf der Oberweser von und nach Bremen 962600 Doppelzentner, davon wurden 664200 nach Bremen eingeführt und 298400 von da ausgeführt. 1810 betrug der Transport auf der Oberweser 563400 Doppelzentner, und zwar 441000 nach Bremen und 122400 von Bremen. Der Oberweserverkehr von 1800 wurde erst im Jahre 1840 wieder erreicht. Vgl. von Reden, Das Königreich Hannover, Hannover 1839, Bd. II, S. 151, 154.

[4] Archiv d. Bremer Handelskammer B 47c. Hiernach gab es 33 bremische Handelshäuser, die in eigenen Schiffen mit Amerika Handlung trieben.

[5] Vgl. Fuchs, Volkswirtschaftslehre, Leipzig 1912, S. 58.

bilanz Bremens auch nicht annähernd bestimmen. Für unsere Zwecke genügt es jedoch, aus dem Schiffsverkehr und den Tonnen- und Bakengeldeinnahmen[1] schließen zu können, daß vor dem Eintritt der Kontinentalsperre das bremische Wirtschaftsleben auf einem Höhepunkte seiner Entwicklung angelangt war. Bis 1806 hatte sich der Reichtum der Bewohner in den letzten 50 Jahren gerade verdoppelt[2]. Ferner zeigte der Schiffsverkehr, daß der Handel mit England beim Beginne des 19. Jahrhunderts unter allen Handelsverbindungen Bremens der bedeutendste war, da die Bedürfnisse des einen durch die Angebote des anderen in der vollkommensten Weise befriedigt werden konnten[3]. Aus diesen Tatsachen vermögen wir jetzt schon zu erkennen, welche ungeheuren wirtschaftlichen Umwälzungen die Kontinentalsperre von 1806 bis 1813 gerade für Bremen zur Folge haben mußte.

I. Die Verwicklung Bremens in den französisch-englischen Wirtschaftskampf.

a) Durchführung der französischen Blockademaßnahmen.

Am 21. November 1806 erließ Napoleon das Berliner Dekret[4], wonach jeder Verkehr des Kontinents mit England aufhören sollte. Schon an demselben Tage besetzten 2000 Mann französische Truppen Bremen und die Weser bis zur Mündung zwecks Durchführung der Blockade. Alle englischen, russischen, schwedischen und preußischen Schiffe, die sich gerade in der Unterweser befanden, wurden sofort mit Embargo belegt[5]. Die französische Blockadebehörde in Bremen bestand anfangs aus einem Kriegskommissar, Handelskommissar und Oberst, der zugleich Komman-

[1] S. Tabelle I u. III.

[2] Heineken, Gesch. der freien Hansestadt Bremen, Bd. II. (Nicht gedruckt. Befindet sich in der Bremer Stadtbibliothek.)

[3] Vgl. Sombart, Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert (1903), S. 44 f. u. 623.

[4] U. a. abgedruckt bei Kießelbach, Die Kontinentalsperre in ihrer ökonomischen u. politischen Bedeutung (Stuttgart u. Tübingen 1850), S. 111 f.

[5] Protokoll des Collegium Seniorum vom 21. November 1806 in der Bremer Handelskammer.

dant der oben erwähnten Besatzung war. Diese wurden dem Conseil spécial in Hamburg unterstellt, der höchsten Instanz für die drei Hansestädte in Blockadeangelegenheiten. Dazu gehörten der Generalgouverneur der Hansestädte, der französische Minister beim niedersächsischen Kreise und der Hamburger Kriegskommissar. Am 28. November 1806 wurden die Bremer Kaufleute aufgefordert, alle Waren englischen Ursprungs gewissenhaft zu deklarieren. Güter, die nicht aus England stammten, konnten frei zirkulieren. Sie mußten aber von einem Ursprungszeugnis begleitet sein[1]. Die erste Aufforderung zur Warendeklaration ist wohl wenig beachtet worden, da einen Monat später eine zweite erfolgte, die Angaben binnen 24 Stunden nach einem zugesandten Formular zu erneuern. Darauf sollten Haussuchungen erfolgen und die Säumigen militärisch bestraft werden[2]. Aber erst am 23. Februar 1807 wurden in Bremen die englischen Güter deklariert, und zwar waren vorhanden für englische Rechnung 93663 frs., für eigne 168067 frs., für fremde 7600 frs.[3]. Diese niedrigen Zahlen müssen jedoch die Franzosen zu Haussuchungen und anderen Nachforschungen veranlaßt haben; denn beim Abschluß der Deklarationen wurde der Wert der in Bremen vorhandenen englischen Waren definitiv auf 376788 frs. 20 c. festgesetzt[4]. Dies geschah erst im November 1807. Daraus erklärt sich auch die auffallend geringe Summe[5]. In der langen Zeit ist es den Bremern jedenfalls gelungen, einen beträchtlichen Teil der Güter englischen Ursprungs trotz scharfer Überwachung wegzuschaffen. Das Schicksal dieser Waren hatte Napoleon ausdrücklich bestimmt im Dekret von Warschau[6]. Danach mußten englische Kolonial- und Fabrikwaren nach Frankreich, aber Nahrungsmittel und Bekleidungsstücke in die Militärmagazine gebracht werden. Alles übrige sollte an Ort und Stelle zum Verkauf kommen. Diese Maßnahmen hätten den Hanseaten ungeheure Verluste gebracht. Die Franzosen scheinen aber nie an

---

[1] Archiv d. Bremer Handelskammer C 29 c.

[2] Archiv d. Bremer Handelskammer C 30 a.

[3] S. Anm. 2.

[4] Prot. Coll. Senior. v. 20. 11. 1807. Die französischen Akten geben fälschlich die Summe von 228079 frs. an.

[5] Hamburg deklarierte für 17050235 frs., Lübeck für 2076317 frs.

[6] Dekret v. Warschau v. 25. 1. 1807, Art. 3—5.

die Ausführung des zuletzt genannten Dekrets gedacht zu haben. In Bremen ist das englische Gut zur besseren Überwachung nicht in Magazine gebracht worden, da der Staat eine Kaution stellte, wofür die Eigentümer diesem wieder eine solche gaben[1]. Um größere Gewinne zu machen, schlugen die Franzosen vor, der bremische Staat möchte ihnen die sequestrierten Waren abkaufen. Da man auch anderwärts dasselbe tat, bot dieser zuerst 75000, dann 100000, zuletzt 160000 frs. Nach langem Feilschen drohte der Conseil spécial dem Senate mit der Wegführung der Güter nach Frankreich, wenn nicht die volle deklarierte Summe bewilligt würde. So mußte man sich entschließen, die Taschen der Machthaber mit 376788 frs. 20 c. zu füllen. Für diese Summe wurde folgender Zahlungsmodus durch Vertrag festgesetzt. Sie sollte in zwei Hälften bezahlt werden. Von der ersten wurden 37571 frs. 37 c. für Militärlieferungen gutgeschrieben. Der Rest von 132359 frs. 15½ c. wurde durch 23 Wechsel auf Paris, fällig im Dezember 1807 und Januar 1808, bezahlt. Die andere Hälfte von 169930 frs. 52½ c. war durch 12 Wechsel auf 6 der angesehensten Bremer Handelshäuser zu einem Drittel am 30. Januar 1808 fällig, der Rest am 16. März und 30. April 1808[2]. Die Tilgung der Schuld hatte der Staat übernommen. Diesem wurden von den Deklaranten 50% des Wertes der deklarierten englischen Waren zu 3% gegen Staatsobligationen vorgeschossen[3]. 73000 Taler[4] erhielt der Staat durch Subskription von den Kaufleuten geliehen, die keine Güter englischen Ursprungs angegeben hatten[5]. Dafür durfte der Staat neue Auflagen erheben, die nur den Handel treffen sollten[6].

Weit wichtiger als die Beseitigung der bereits in Bremen vorhandenen Waren englischen Ursprungs war die Aufgabe der Blockadebehörde, jede neue Ein- und Ausfuhr solcher Güter zu verhindern. Deshalb waren die Franzosen gezwungen, die See

---

[1] Prot. Coll. Senior. v. 5. 5. 1807.

[2] Archiv d. Bremer Handelskammer C 30 a. Über Hamburg und Lübeck vgl. Walter Vogel, Die Hansestädte und die Kontinentalsperre, Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins, Blatt 9, 1913, S. 22 f.

[3] Prot. Coll. Senior. v. 8. 6. 1807.

[4] 1 brem. Taler = 3,33 Mk.

[5] Prot. Coll. Senior. v. 3. 11. 1807.

[6] Vgl. unten Abschnitt II c.

durch Kriegsschiffe, die Küsten und Flüsse durch Forts zu sichern. 1803 besaß Frankreich nur 19 Linienschiffe und 19 Fregatten. Trotz der englischen Übermacht entfaltete die kleine Flotte eine sehr erfolgreiche Tätigkeit[1]. Laut Artikel 8 des Berliner Dekrets wurden die Fahrzeuge aller Nationen für gute Prise erklärt, die von England kamen oder Waren englischen Ursprungs an Bord führten. Vollständige Angaben für die gesamten Erfolge der französischen Kaper sind nicht vorhanden. Nur 5 von Frankreich gekaperte bremische Schiffe konnten namhaft gemacht werden. Diese wurden wegen Konterbande in der Ostsee und Weser aufgebracht und samt Ladung von der Douane versteigert. Die Blockadebesatzung der Nordsee[2] war anfangs nur 80 Mann stark. Sie wurde später wesentlich verändert. Aus Mangel an größeren Kriegsschiffen mußten sich die Franzosen meist auf die Sperrung

[1] Die Verluste, die sich die französische und englische Kriegsflotte gegenseitig zufügten, zeigt folgende Tabelle (L. Clowes, The royal Navy (London 1900), vol. V, S. 549 f.):

	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815
Französische, von England genommene Schiffe. . .	42	8	31	69	23	31	17	33	21	1
Englische, von Frankreich genommene Schiffe. . .	7	8	11	6	3	9	3	2	1	0

Wie groß der durch französische Kaper den Handelsschiffen zugefügte Schaden war, beweisen einige Veröffentlichungen des französischen Marineministers. Danach brachten die Franzosen 1808 und 1810 innerhalb ungefähr 5 Monaten 198 Handelsschiffe verschiedener Nationen auf. Der Totalwert der vom 15. Oktober bis 15. November 1810 verzeichneten Prisen wurde amtlich auf 20 Millionen frs. berechnet. Von den 90 in dieser Zeit gekaperten Schiffen wurden allein 62 in der Expedition von Lissa gewonnen, darunter 10 englische Kaper mit 100 Kanonen. 1808 war die Kaperbeute der Franzosen am reichsten, am geringsten 1811. Die letzten französischen Prisen sind angegeben am 27. Dezember 1813. (Moniteur universel ou Gazette Nationale, Paris.)

[2] Die französische Ostseebesatzung bestand aus 6 Schiffen mit 30 Mann und 3 Geschützen, 2 Ewern, 4 Kanonenbooten mit 30—40 Mann und 3—5 Geschützen. Vgl. Servières, L'Allemagne française sous Napoléon Ier, Paris 1904, S. 281.

der Ströme durch kleine Fahrzeuge und auf Küsten- und Mündungsbefestigungen beschränken, wo englische Annäherungsversuche zu erwarten waren, oder das Binnenland trotz der Blockade mit England in Verkehr treten konnte. Am besten war dies möglich durch die Benutzung der Elbe, Weser und Jade. Zur Bewachung der Elbe befand sich bei Kuxhaven ein französisches Barkschiff mit einer Kanone, vor Hamburg ein Kutter mit einigen Geschützen[1]. Die größere Nähe Englands und die durch zahlreiche Inseln und Watten günstige Gelegenheit zum direkten Schmuggel mögen die Franzosen bewogen haben, den Zugang nach Bremen weit stärker als den nach Hamburg zu befestigen. Vor der Weser lagen 2 Kanonenboote und 4 Barkassen mit 50—60 Mann Besatzung[2]. Schon 1804 ließ Bernadotte die Karlsburg, die alte Unterweserfeste in dem nördlichen Mündungswinkel der Weser und Geeste, während der französischen Besetzung Hannovers wiederherstellen. Zur Zeit der Kontinentalsperre verfügte dieses Fort über 8 Geschütze. Wenige Kilometer südlich davon befand sich die Batterie von Geestendorf. Vom anderen Ufer aus wurde die Wesermündung von der Befestigung Blexen durch 4 Geschütze und 2 Mörser gesichert[3]. Die Franzosen mußten die Erfahrung gemacht haben, daß dieser Schutz zu gering war; denn am 18. März 1811 befahl ein Dekret Napoleons, daß zur Bewachung der Weser noch 6 Korvetten und 6 Schoner gebaut würden[4]. Trotz ihrer Übermacht zur See müssen den Engländern die Weserbefestigungen sehr hinderlich gewesen sein; denn am 23. November 1810 teilte die englische Regierung dem Bremer Senate mit, daß der Chef des englischen Blockadegeschwaders Befehl erhalten hätte, die Weserblockade sofort einzustellen, wenn die Übergabe der in französischen Händen

---

[1] Die Dänen stellten den Franzosen eine Brigg und einige Kanonenboote zur Verfügung, die aber für die Blockade wenig Bedeutung gewannen, da sie meistens die dänischen Handelsschiffe in Glückstadt und Tönningen zu eskortieren hatten. Servières a. a. O., S. 144.

[2] Archives Nationales A F IV, 1208.

[3] Über die Sicherung der Wesermündung handelt Ehmck, Festungen und Häfen an der unteren Weser, im Bremischen Jahrbuch für Geschichte, 1863.

[4] Aber noch 1813 lagen die 6 Korvetten unvollendet auf der Werft. Archives Nationales F IV, 1208.

befindlichen Forts an der Weser erfolgt wäre[1]. England erwartete also von Bremen Unterstützung.

Auch der andere wichtige Wasserweg nach Bremen, der Jadefluß, der der Stadt während der Blockade unschätzbare Dienste geleistet hat, wurde durch Befestigungen am Jadebusen gesperrt. Hier befanden sich zwei Batterien, eine in Eckwarden mit 8 Geschützen und 2 Mörsern, eine andere in Großwarden mit 8 Geschützen[2].

Die Bemühungen der französischen Blockadebehörde, jede Ein- und Ausfuhr englischer Güter in Bremen zu verhindern, hatte eine scharfe Kontrolle des gesamten Warenverkehrs zur Folge, womit eine lange Reihe schwerer Handelsbedrückungen und schamloser Erpressungen verknüpft war. Nur einige Tatsachen aus dem umfangreichen Material mögen dies beweisen. Die Befehlshaber der französischen und besonders der holländischen Truppen in Bremen verhinderten seit dem Beginn der Kontinentalsperre jede Ausfuhr von Waren aus den Toren und auf der Weser, wozu sie kein kaiserliches Dekret berechtigte[3]. Infolge einer Beschwerde der Stadt wurde das Verbot, vom Volke die »holländische Plage« genannt, aufgehoben. Aber man befürchtete die Rache der Kommandanten, da sie nur durch Geld zu befriedigen waren. Deshalb verhandelte die Kaufmannschaft mit dem Rate über eine Zulage der Akzise für ausgehende Güter. Diese sollte dem holländischen und französischen Kommandanten zukommen. Sie verlangten aber ein monatliches Fixum von 50 Dukaten und wollten dafür sogar kleine Pakete ohne Ursprungszeugnis hinauslassen[4]. Jedoch beschloß der Bürgerkonvent endlich die Zulage zur Akzise für die beiden[5]. Auch auf der Unterweser wurde der Verkehr durch Habgier und Übertreibungen der französischen Beamten nach und nach vernichtet. Schon im Dezember 1806 hielt der holländische Oberst in Vegesack alle Schiffe fest. Nur gegen Zahlung von 2000 Talern wollte er die passieren lassen, die nicht von England kämen oder

---

[1] Archiv d. Bremer Handelskammer C 30 b.

[2] Archives Nationales F IV, 1208.

[3] Prot. Coll. Senior. v. 3. 12. 1806, 25. 2. 1807, 16. 4. 1807.

[4] Prot. Coll. Senior. v. 13. 3. 1807.

[5] Bürgerschaftsprotokoll v. 24. 3. 1807, Senatsproklam. v. 28. 3. 1807.

englisches Gut an Bord hätten[1]. Die Kaufmannschaft bot ihm für die Durchfahrt jedes Schiffes 5 Taler. Als einige dies nicht bezahlen wollten, verlangte der Oberst nur 100 Louisdors. Das Geld wurde aufgebracht, indem man für jeden aufgehaltenen Kahn pro Last 36 Grote[2] entrichtete. Der holländische Konsul, der in dieser Angelegenheit die Vermittelung zwischen den Kaufleuten und dem holländischen Befehlshaber herbeigeführt hatte, mußte dafür ein Geschenk von 500 Talern erhalten[3]. Trotzdem verlangte er einen Monat später für jedes ausfahrende Schiff eine Pistole, wofür er Pässe ausstellen ließ. Alles dies hielt aber den holländischen Kommandanten in Brake nicht ab, hier die ausgehenden Schiffe festzuhalten, sodaß er mit dem holländischen Konsul in Konflikt geriet. Infolge dieser sich widersprechenden Verordnungen verschiedener Beamten wußte der Kaufmann häufig nicht, nach wessen Befehlen er sich richten sollte. Die Schikanen und Erpressungen zwangen die Handeltreibenden wiederholt zu Beschwerden bei der französischen Regierung. Der Conseil spécial in Hamburg teilte darauf den Bremern mit, daß er die durch Habsucht und Betrug ersonnenen Übertretungen seiner Beamten mißbilligte und übersandte ein ausführliches Reglement von 15 Artikeln, worin genaue Vorschriften über die Blockadedurchführung in Bremen enthalten waren[4]. Da uns jenes den grellen Gegensatz zwischen dem Willen der französischen Regierung und dem geschilderten Tun und Treiben ihrer Beamten zeigt, seien die wichtigsten Bestimmungen daraus mitgeteilt:

1. Schiffe mit Ballast können die Weser frei hinunterfahren. Dem Konsul muß vom Reeder, Kapitän oder Eigentümer erklärt werden, daß das Schiff nicht nach England geht. Als Sicherheit ist eine dem Werte des Schiffes gleichkommende Kaution an den Konsul abzugeben.

2. Mit Ladung ausgehende Schiffe sind demselben Gesetz unterworfen. Außerdem müssen sie untersucht werden, ob sie englische Waren, Kriegsprovision oder Waffen an Bord haben.

3. Schiffe, die in der Weser einlaufen, sind beim ersten Wach-

[1] Prot. Coll. Senior. v. 4. 12. 1806.
[2] 1 brem. Grot = 4,625 Pfennige.
[3] Prot. Coll. Senior. v. 22. u. 27. 12. 1806.
[4] Archiv d. Bremer Handelskammer C 30 a.

posten mit den Blockadebestimmungen bekannt zu machen. Die Fortsetzung der Fahrt erfolgt mit einem Soldaten an Bord, der dafür haftet, daß bis zum Hafen in Bremen keine Ladung an Land gesetzt wird. Die Konnossemente sind sofort nach der Ankunft dem Konsul vorzulegen. Erst nach dessen Erlaubnis darf die Löschung erfolgen. Die Ladung ist an Bord zu visitieren.

4. Fuhrwerke mit Lebensmitteln und Brennmaterial sind weder ein- noch ausgehend einer Bewachung unterworfen.

5. Güter, die auf Frachtwagen ankommen oder abgehen, sind zu visitieren. Waren, die von Holstein kommen, müssen Ursprungszeugnisse haben.

6. Bei Fußgängern, Reitern, Kutschen findet nur eine Revision statt, wenn sie verdächtig sind.

Ein ähnlich lautendes Reglement wurde auch für die anderen Hansestädte festgesetzt. Trotz dieser klaren und genauen Ausführungsbestimmungen des Berliner Dekrets hörten die ungesetzlichen Bedrückungen und maßlosen Erpressungen der Franzosen während der Kontinentalsperre in Bremen nicht auf. Die Beamten wechselten sehr oft, und fast jeder stellte höhere Ansprüche an die Bürger, als seine Vorgänger. Z. B. hatte man im März 1807 für freie Torpassage monatlich 50 Dukaten ausgemacht. Darauf verlangte trotzdem im September ein neuer Stadtkommandant 13 aller Zertifikatsgebühren für sich[1]. Um Geld zu erpressen, untersagte einen Monat später der französische Konsul jede Schiffahrt auf der Weser[2]. Kein kaiserliches Dekret berechtigte ihn dazu. Allmählich erhielten sogar manche Geschenke an die Beamten der Blockadebehörde die Bedeutung von regelmäßigen Abgaben, die jene als eine berechtigte, mit ihrem Amte verbundene feste Einnahme betrachteten. Z. B. wurde das oben erwähnte, im März 1807 gemachte Geschenk ein Jahr später von einem Kommandanten zur dauernden, festen Abgabe unter dem Namen »Kommandantengebühr« gemacht und sogar von Waren erhoben, die ausdrücklich zollfrei sein sollten, wie Papier und Linnen, das von Münden nach Bremen verschifft wurde[3]. Trotz vieler Beschwerden hatten sich

[1] Prot. Coll. Senior. v. 12. 9. 1807.

[2] Mitt. a. d. Bremer Senat v. 26. 10. 1807 im Archiv der Bremer Handelskammer C 30 a.

[3] Prot. Coll. Senior. v. 24. 6. 1808.

die Gebühren an die Franzosen für Ausstellung von Ursprungszeugnissen vom November 1806 bis zum Juni 1808 gerade verzehnfacht. Für Güter, wofür man diese Abgaben schon einmal entrichtet hatte, wurden anderwärts noch einmal Gebühren verlangt. Gingen z. B. Waren von Bremen nach Lehe, so mußte der Kaufmann in Bremen an die französische Behörde Zertifikatsgebühren bezahlen und dann an den holländischen Konsul ein zweites Mal, da unterhalb Vegesack holländische Truppen die Weser bewachten[1]. Die zahlreichen Blockadedekrete Napoleons mit ihren häufig wechselnden Bestimmungen unterstützten noch die große Willkür und Habsucht der Beamten. Bourrienne, der französische Minister in Hamburg, bekannte aus eigener Erfahrung: »On pressurait les villes hanséatiques comme des vaches à lait«[2].

Die französischen Blockademaßregeln richteten sich nicht nur gegen Waren englischen Ursprungs, sondern auch gegen die britischen Untertanen und den Postverkehr mit England. Artikel 3 des Berliner Dekrets befahl, daß jeder Engländer im Blockadegebiete zum Kriegsgefangenen gemacht werden sollte. In den Akten ist kein derartiger Fall verzeichnet und wahrscheinlich auch in Bremen nicht vorgekommen; denn die Engländer hatten hier bei der häufigen und schnellen Schiffsverbindung mit ihrer Heimat reichlich Gelegenheit, sich rechtzeitig in Sicherheit zu bringen. Auch war jedenfalls die Zahl der britischen Untertanen gering in Bremen, da nur Staatsbürger volle Handelsfreiheit besassen. Ferner wurde sofort nach dem Beginn der Kontinentalsperre allen Fremden ein längerer Aufenthalt in der Stadt unmöglich gemacht, da der Senat diesen die Beherbergung verweigerte und täglich alle Gasthäuser visitieren ließ, um Unannehmlichkeiten aus dem Wege zu gehen[3].

Der zweite Artikel des Dekretes vom 21. November 1806, der jeden Postverkehr mit England untersagte, traf den bremischen Handel anfangs schwer. Vor dem Blockadebeginn war jede Woche ein zweimaliger, regelmäßiger Postverkehr von Bremen nach Eng-

---

[1] Prot. Coll. Senior. v. 24. 11. 1806.

[2] Bourrienne, Mémoires, Paris 1829, Bd. 8, S. 255.

[3] Senatsproklame, publiziert in den Bremer Wöchentlichen Nachrichten und der Zeitung des Departements der Wesermündungen, 1806.

land nötig gewesen[1]. Außerdem bot der tägliche Schiffsverkehr dorthin reichliche Gelegenheit dazu. Der amtliche Briefwechsel der hiesigen mit den englischen Behörden und dem Bremer Konsul in London konnte trotz aller Schwierigkeiten im geheimen weitergeführt werden, wie die vorhandene Korrespondenz beweist. Der kaufmännische Briefwechsel wurde mit dem Niedergange des Handels nach und nach unnötig. Wer brieflich mit England verkehren mußte, brauchte sich nur der Schmuggler zu bedienen, die ständige Verbindung mit der Nordseeküste und England unterhielten. Daß der verbotene Postverkehr auch während der Kontinentalsperre bestand, beweist eine französische Drohung vom Jahre 1811, wonach alle aufgefangenen Briefe samt den einliegenden Effekten von oder nach England zur Verbrennung nach Paris gesandt werden sollten. Die an dem unerlaubten Briefwechsel beteiligten Personen wurden polizeilich bestraft[2]. Von diesem zeugte auch die ungeheure Zahl konfiszierter Postsachen, die meist nicht verbrannt, sondern bis 1814 in Paris aufbewahrt worden sind, von wo sie nach dem Zusammenbruch der Napoleonischen Herrschaft laut Dekret des französischen Generalpostmeisters Bourrienne den Adressaten zugesandt wurden[3]. Seit 1809 hatte das Lizenzwesen eine Milderung des Postverbots zur Folge. Der Briefwechsel mit England wurde 1811 unter folgenden Bedingungen erlaubt[4]:

1. Kaufleute dürfen nach besonderer Erlaubnis an ihre englischen Korrespondenten schreiben, wenn es sich um Geschäfte mit Lizenzen handelt.

2. Den englischen und französischen Kriegsgefangenen ist der offene Briefwechsel mit der Heimat erlaubt.

3. Franzosen mit Eigentum in den Kolonien, die von England besetzt sind, dürfen dorthin korrespondieren.

4. Jeder Kapitän, der von oder nach England fährt, muß die Schiffspost der französischen Hafenpolizei vorlegen. Unerlaubte Briefe bewirken das Sequester des Schiffes.

---

[1] Bremer Adreßbuch 1806.
[2] Bremer Wöch. Nachr. 1811, Nr. 20.
[3] Mon. univ. v. April 1814.
[4] Dekret v. 15. 7. 1811.

b) Organisation und Tätigkeit der französischen Douane.

Wir haben gesehen, daß die Durchführung der Kontinentalsperre in der ersten Zeit hauptsächlich den französischen Militärbehörden oblag. Nach und nach mehrten sich aber durch immer neue Dekrete Napoleons die Maßregeln der Sperre derart, daß ihre Ausführung auch in Bremen einem besonderen Verwaltungszweige, der verhaßten Douane, übertragen werden mußte. Diese Behörde hat hier wie überall den Bewohnern die Fesseln der Blockade am stärksten fühlbar gemacht. Die Organisation der Douane nahm folgenden Verlauf. Zuerst wurde durch ein Dekret Napoleons vom 2. Dezember 1806 eine Zollgrenze errichtet von Hamburg nach Travemünde und von Cuxhaven am linken Elbufer hinauf bis Hamburg. Die Absperrung erfolgte durch eine Truppenlinie unter einem Generalmajor, 100 Gendarmen und 500 Douaniers, die von einem Direktor in Hamburg, zwei Inspektoren in Cuxhaven und Travemünde und 300 Beamten befehligt wurden[1]. Sie unterstanden einem Generalinspektor in Emden. Vom 30. Mai 1807 wurde der Posten in Cuxhaven durch 200 und der in Stade durch 100 Douaniers verstärkt[2]. Darauf war Hamburgs und Lübecks freier Verkehr mit der See und dem Binnenlande unmöglich geworden. Seit dem 13. November 1807 teilte Bremen dieses Schicksal mit den anderen Hansestädten, da die Zollinie bis zur Wesermündung, später über Osnabrück bis Rees am rechten Rheinufer verlängert wurde. 100 Douaniers fanden noch zur besonderen Überwachung der Wesermündung und Watten Anstellung. Schon vorher waren sie in die Stadt selbst eingezogen, wo sie ein Douanekapitän befehligte, der in Bremen seinen Wohnsitz hatte.

Die wichtigste Aufgabe der Douane war die strenge Überwachung aller Ein- und Ausfuhr zu Wasser und zu Lande, wobei sie häufig die Gewalttätigkeiten und Erpressungen der militärischen Befehlshaber in noch größerem Umfange fortsetzte. Die meiste

[1] Servières a. a. O., S. 96 u. 111. Vgl. Correspondance de Napoléon Ier, Paris 1858—1870, Bd. XIV, S. 15 f. Archives Nationales A F IV, 1080.

[2] Archives Nationales A F IV, 1844.

Gelegenheit dazu bot sich bei der Ausstellung der schon genannten Ursprungszeugnisse. Diese mußten 1. das genaue Detail der Waren angeben, 2. den Namen des Fuhrmannes oder Schiffers, 3. die Bestimmung der Waren[1]. Erst nach genauer Prüfung dieser Angaben durch die Douane stellte diese einen Passierschein aus. Weit schwieriger und umständlicher wurde die Erlangung eines solchen, als vom 5. August 1810 an auf viele Waren ungeheure Zölle gelegt wurden[2]. Für abgabenpflichtige Waren mußte die Deklaration zuerst dem französischen Konsul vorgelegt werden, der dann ein Ursprungszeugnis gegen gewöhnliche Zertifikatsabgabe ausstellte. Dieses und eine zweite Deklaration wurden an die Douane abgeliefert, die dafür endlich einen Warenpaß aushändigte[3]. Wiederholt dehnte die französische Zollbehörde in Bremen in ihrem Interesse den Zertifikatszwang auf Artikel aus, welche in der Zollvorschrift ausdrücklich davon befreit waren. Anfang 1809 ließ die Douane überhaupt nichts aus der Stadt ohne Ursprungszeugnis[4]. Außer dem Zertifikats- und Paßwesen besorgte sie die Erhebung der Zölle. Seit deren Einführung in Geld 1810 und in Waren 1811 mußten die Abgaben sofort beim Passieren der Douanelinie entrichtet werden. Dies war sehr drückend, besonders da der Geldmangel jährlich zunahm. Zur Erleichterung hatte Napoleon 1811 in Bayonne, Bordeaux, Nantes, la Rochelle, Cette und anderen französischen Handelsstädten sogenannte Entrepots gestattet[5]. Die Waren blieben entweder hier unter dem Schloß der Douane, oder sie durften gegen eine Sicherheitsleistung vom Empfänger selbst aufbewahrt werden. Die erste Einrichtung hieß nach dem Tarif chronologique des douanes de l'Empire ein entrepôt réel, die zweite ein entrepôt fictif. Als die bremische Kaufmannschaft im April 1811 bei der französischen Regierung um ein entrepôt fictif wegen der größeren Billigkeit und Bequemlichkeit bat, suchte die Douanebehörde in Bremen mit allen Kräften die Errichtung eines entrepôt réel durchzusetzen, da sie dann Verwalter desselben wurde und

[1] Prot. Coll. Senior. v. 6. 12. 1806.

[2] Tarif von Trianon.

[3] Archiv d. Bremer Handelskammer C 30 b.

[4] Korrespondenz d. Senats mit dem hanseat. Residenten in Paris. Prot. Coll. Senior. v. 27. 3. 1809.

[5] Prot. Coll. Senior. v. 8. 4. 1811.

infolgedessen einen desto größeren Einfluß auf die Kaufmannschaft zu ihrem Vorteile ausnutzen konnte. Trotzdem erhielten endlich am 19. August 1812 die Orte der hanseatischen Departements, in denen ein Hauptbureau der Douane war, also auch Bremen, das entrepôt fictif, wo die Waren 6 Monate zollfrei lagern durften[1]. Auf eine Verminderung der drückenden Zollabgaben und Milderung des Douaneregimes hoffte man in Bremen besonders nach dessen Einverleibung in das französische Reich, Dezember 1810. Aber das Gegenteil trat ein, da die Zölle eine für Napoleon unentbehrliche Geldquelle geworden waren[2]. In dem neuen Departement der Wesermündung wurden nämlich die Douanebureaus und Wachposten auf 19 erhöht, wovon sich 11 allein an der Weser befanden[3]. Die oben erwähnte Douanelinie nach Rees am Rhein blieb auch nach der französischen Besitznahme des deutschen Gebiets fortbestehen. An ihr lag Brinkum, wo seit Februar 1811 hohe Zölle für durchgehende Waren nach dem Tarife von Trianon erhoben wurden. Der Ort befand sich zugleich an der bremischen Stadtgrenze und außerdem an einem der wichtigsten Handelswege von Bremen nach dem Binnenlande. Die Folge war, daß dessen Produkte nicht über Bremen ausgeführt wurden, sondern ihren Weg nach der Ostsee nahmen[4]. Im August 1811 verbot man den Bremer Kaufleuten sogar, deutsche Fabrikwaren vom Binnenlande über Brinkum nach Bremen einzuführen[5]. Auch später wurde wegen der Zollschikanen in Brinkum noch oft geklagt. Die Dekrete Napoleons ließen eben der Douane einen großen Spielraum des Handelns, weshalb sie sich häufig um ihres Vorteils willen vom eigentlichen Sinne des Gesetzes weit entfernte. Die weitere Amtstätigkeit der französischen Zollbehörde erstreckte sich auf die Prüfung der Warendeklarationen, Haussuchungen und die Verwaltung des Douanemagazines. Sobald die Douane das Vorhandensein verbotener Waren in der Stadt vermutete, verlangte sie Deklarationen von den Bürgern über die Vorräte. Wiederholt

[1] Bekanntmachung d. Bremer Handelskammer v. 19. 8. 1812.

[2] Archiv d. Bremer Handelskammer B 47 c, Klageschrift der Hansestädte.

[3] v. Halem, Statist. Handb. f. d. Departem. d. Wesermündungen, 1813.

[4] Prot. Coll. Senior. v. 17. 2. 1811.

[5] Prot. Coll. Senior. v. 1. 8. 1811.

schlossen sich daran Haussuchungen. Alle gefundenen Waren, die im Verdacht standen, englischen Ursprungs zu sein, wurden nach dem Douanemagazin gebracht, wo auch die Prisen aufbewahrt wurden. In den anderen Hansestädten, in Oldenburg und Mecklenburg gab es solche Lager ebenfalls, wo oft für ungeheure Summen Kaufmannsgut aufgehäuft wurde, das sich die Douane angeeignet hatte. Diese versteigerte die Waren meist für die französische Staatskasse. Aber die zufolge des Dekrets von Fontainebleau im Oktober 1810 von der Douane konfiszierten Kolonialwaren wurden nach Köln zum Verkauf gebracht, und zwar die zwischen Köln und der Weser gefundenen in einem Monate, zwischen Weser und Elbe in zwei, und zwischen Elbe und Ostsee in drei Monaten; denn sie standen dort in höherem Preise, und der französische Staat machte ein besseres Geschäft[1]. Das Douanemagazin diente ferner zur Aufbewahrung der seit 1811 möglichen Zölle in natura. Z. B. durften von 100 kg Kaffee anstatt eines Zolles von 400 frs. 57 kg abgegeben werden, von 100 kg Zucker anstatt 450 frs. 60 kg, von 100 kg Tabak anstatt 120 frs. 60 kg[2]. Auch diese Güter versandte die Douane meist von Bremen nach Köln und Antwerpen, wo sie bedeutend höher im Preise standen[3]. In Paris kosteten sie das Doppelte von den Preisen in Deutschland und ungefähr das Zehnfache von denen in London[4]. Während nach den großen Konfiskationen von 1810 die weggenommenen Kolonialwaren meistbietend verkauft wurden, hatte die Douane die gefundenen englischen Fabrikwaren zu verbrennen. Dadurch steigerte die französische Zollbehörde den bereits gegen sie bestehenden Haß auch in Bremen zu einer ungeheuren Volkswut, die sich 1813 bei der Vertreibung der Douaniers deutlich Luft machte. In Bremen

[1] Avertissement d. Grafen Compans v. 4. 12. 1810, Archiv d. Bremer Handelskammer C 30 b.

[2] Verordnung v. 11. 1. 1811 in d. Bremer Wöchentl. Nachr. 1811.

[3] Welche glänzenden Geschäfte der französische Staat damit machte, ist schon daraus zu ersehen, daß allein die 1811 von Holstein nach Hamburg eingeführten Kolonialwaren eine Abgabe in natura brachten, deren Gesamtwert 19713760 frs. betrug. Archives Nationales F 7, 3060 und A F IV, 1080, 1654.

[4] H. Rose, Napoleon and English commerce, The Historical Review, London 1893, vol. 8, S. 723. Th. Tooke, Thoughts and details on the high and low prices of the last thirty years, London 1823.

wurden am 4.—6. Dezember 1810 für 453000 frs. englische Manufakturen verbrannt. Auch die im Gebiete der Weser- und Jademündungen konfiszierten Waren brachte die Douane nach Bremen und vernichtete sie hier am 6., 8. und 10. Dezember 1810 durch Feuer. Ihr Wert betrug 1200000 frs.[1]. Je länger die Einrichtung der französischen Douane in der alten Hansestadt bestand, desto mehr verlor sie ihre Bedeutung als Stütze der Kontinentalsperre, desto mehr sank sie zur bloßen Geldpresse für die Kriegskasse Napoleons herab.

c) Englands Repressalien.

Die Maßnahmen, die England gegen die Kontinentalsperre ergriff, wurden ihm wesentlich durch seine starke Flotte erleichtert. Diese bestand zu Anfang der Blockade aus 243 Linienschiffen und 219 Fregatten, ferner einer beträchtlichen Zahl kleiner Fahrzeuge, sodaß sich damals die englische Flottenstärke zur französischen ungefähr wie 8:1 verhielt[2]. In den ersten Jahren der Kontinentalsperre vergrößerten die Engländer ihre Marine gewaltig. 1803 hatte diese 388 Schiffe, 1809 aber 728 und mit den kleineren Fahrzeugen 1131[3]. Die Schiffszahl wuchs besonders durch die sehr

[1] Mon. univ. v. Nov. u. Dez. 1810 u. v. April 1811. Über die Verbrennungen englischer Fabrikwaren an anderen deutschen Orten sind noch folgende Zahlen mitgeteilt: In Hamburg wurden verbrannt am 16. Nov. 1810 für 800000 frs., in Oldenburg, Varel, Lübeck, Rostock, Wismar, Bützow, Grabow, Rheine im Nov. 1810 binnen 8 Tagen für 1000000 frs., in Cuxhaven im Dez. 1810 für 200000 frs., in Ülzen im Dez. 1810 für 70000 frs., in Memel am 1. April 1811 für 1200000 frs. Außerdem wird von Verbrennungen in Königsberg, Geestendorf, München u. a. ohne Zahlenangabe berichtet. Diese französischen Darstellungen sind auf Grund deutscher Pressemitteilungen gemacht, von denen die in den französischen Akten (Archives Nationales IV, 1654) abweichen. Da die Franzosen alle Ursache hatten, den Vandalismus bei der Nachwelt durch Schweigen oder Angaben kleinerer Zahlen zu verdunkeln, verdienen diese eine geringere Glaubwürdigkeit. Dagegen sind Übertreibungen von deutscher Seite über die vernichteten Werte wenig wahrscheinlich, da eine strenge Bestrafung der Presse durch die Franzosen kaum ausgeblieben wäre. Vgl. auch Servières a. a. O., S. 276, und König, Die sächsische Baumwollindustrie am Ende des vorigen Jahrhunderts und während der Kontinentalsperre, Leipzig 1899, S. 235.

[2] List of the royal Navy, 1806.

[3] Mon. univ. v. 6. 11. 1809.

starke Vermehrung der Sloops. 1803 gab es deren 78, 1809 schon 251[1]. Der Grund ist wohl hauptsächlich darin zu suchen, daß sich kleinere Fahrzeuge den Watten und Küsten weiter und unbemerkt nähern konnten, teils um zu kapern, teils um zu schmuggeln. Mit einer solchen Flotte war es den Engländern wohl möglich, der Kontinentalsperre kräftigen Widerstand zu leisten. Während der französisch-englischen Zwistigkeiten vor 1806 bestand die britische Blockadeflotte in der Nordsee nur aus wenigen Schiffen, die wegen ihres anstrengenden Dienstes jedes Jahr abgelöst wurden und vor Helgoland überwinterten[2]. Nach dem Beginne der Kontinentalsperre aber wurde das englische Blockadegeschwader in der Nordsee auf 57 Schiffe erhöht. Es gehörten dazu 23 Linienschiffe 4 Fregatten, 13 Korvetten, 7 Briggs, 10 Kutter und Schoner. Diese Fahrzeuge wurden hauptsächlich vor Vlissingen, dem Texel, der Maas, Weser und Elbe stationiert[3]. Vor der Weser und Elbe lagen meist eine oder mehrere englische Fregatten[4]. Trotzdem werden während der Kontinentalsperre keinerlei englische und französische Schiffsverluste in der Weser gemeldet, ein Zeichen, daß hier Wachtschiffe und Forts stark genug waren, das Eindringen der feindlichen Fahrzeuge zu verhindern und die heimischen zu schützen. Erst am 31. Oktober 1813 wurden in der Weser von englischen Booten 2 französische Korvetten und 2 Kanonenbriggs genommen, also in einer Zeit, wo die Küsten- und Uferbefestigungen den Engländern nicht mehr schaden konnten[5]. Außerhalb jenes Schutzes aber lastete die englische Kaperei schwer auf dem gesamten neutralen Handel und der Schiffahrt. Über den Schaden, den englische Kaper bremischen Kauffahrteischiffen zugefügt haben, und über die genommenen Fahrzeuge konnten nirgends Zahlenangaben gefunden werden. Daß die Verluste aber sehr zahlreich gewesen sind, geht unzweideutig aus den Akten hervor, wie wir

---

[1] L. Clowes, The royal navy, London 1900, vol. V, S. 10.

[2] Hitzigrath, Hamburg und die Kontinentalsperre, Progr. Hamburg 1900, S. 15. (Die Arbeit behandelt nur die Zeit von 1800 bis 1806.)

[3] Staats- und Gelehrte Zeitung des Hamburgischen unparteiischen Korrespondenten 1811, Nr. 189.

[4] Archiv d. Bremer Handelskammer C 29 c. Mon. univ. v. 19. 10. 1807.

[5] 276 bewaffnete französische Fahrzeuge fielen insgesamt während der Kontinentalsperre englischen Kapern zum Opfer.

aus folgendem ersehen können[1]. Schon vor 1806 waren den Engländern hanseatische Schiffe in die Hände gefallen. Nach dem Beginne der Kontinentalsperre nahmen die Kapereien gegen Handelsschiffe derart überhand, daß die bremische Kaufmannschaft glaubte, die englische Regierung wisse selbst nicht, »wie weit und schrecklich weit dieser Unfug getrieben würde«[2]. Nach der englischen Kabinettsordre vom 26. März 1807 wurden die Güter im Falle des Aufbringens als britisches Eigentum verkauft. Die gekaperten Schiffe hielt England zurück, um sie dem kontinentalen Handel und der französischen Verwendung für Kriegszwecke zu entziehen. Wegen der Freigabe bemühten sich Bremen und Hamburg gemeinschaftlich im Mai 1807, nachdem ein Verzeichnis der durch ungerechte englische Kapereien erlittenen Verluste angefertigt worden war[3]. Die Wiedererlangung eines Schiffes war mit großen Ausgaben verknüpft, und besonders 1807 stiegen die Reklamationskosten ungeheuer[4]. Nach den vereinten Bemühungen Bremens und Hamburgs erschien am 17. Juli 1807 ein englisches Dekret, dessen wesentliche Bestimmungen folgende waren:

1. Die Schiffe und Ladungen, die Bremen und Hamburg gehören, und die seit dem 1. Januar 1807 aufgebracht worden sind, werden freigegeben.

2. England erlaubt den hanseatischen Handel nur von oder nach einem englischen Hafen und zwischen neutralen Häfen.

3. Nicht gestattet ist die Schiffahrt nach einem feindlichen Hafen, ohne von oder nach England zu kommen. In diesem Falle werden Schiff und Ladung als gesetzmäßige Prise aufgebracht.

Die Blockadedekrete Napoleons enthielten bekanntlich die entgegengesetzten Bestimmungen über die den Hanseaten erlaubten Handelswege, so daß sich die Bremer Kaufleute und Reeder in einer verzweifelten Lage hinsichtlich ihres Verhaltens befanden. Den von England aufgebrachten und wieder freigegebenen Schiffen wurde anfangs von Frankreich die Rückkehr in französische Häfen verweigert. Erst im Januar 1808 wurde dieses Verbot aufgehoben, da Frankreich gern der dem Festlande gehörigen Schiffe wieder

[1] Archiv d. Bremer Handelskammer C 30 a.
[2] Prot. Coll. Senior. v. 14. 5. 1807.
[3] Ist in den Akten nicht mehr vorhanden.
[4] Prot. Coll. Senior. v. 3. u. 4. 6. 1807.

habhaft werden wollte. Nach dem Beitritt Dänemarks zur Kontinentalsperre am 31. Oktober 1807 dehnten die Engländer ihre Kapereien im Verein mit den Schweden auch auf die Ostsee aus, da ihnen dort wirtschaftliche Vorteile blühten. Als sich Schweden am 17. September 1809 dem Kontinentalsystem anschloß, trieb England mit seiner Übermacht das Unwesen nur desto stärker. Das Aufbringen bremischer Schiffe durch England hat in der Blockadezeit nie ganz aufgehört, wie sich aus den immer wieder auftretenden Klagen der Kaufleute und den zahlreichen Auslieferungsverhandlungen erkennen läßt[1]. Darnach muß man annehmen, daß sich die englische Kaperei während der Kontinentalsperre fast zum Korsarentum entwickelte, daß sie nicht mehr zum Schutze politisch-wirtschaftlicher Interessen ausgeübt wurde, sondern zur Vernichtung des neutralen Handels und zur Förderung des eigenen Schmuggels auf Kosten anderer Nationen.

II. Die Folgen der Kontinentalsperre in Bremen.

a) Handel und Schiffahrt.

Bei der rücksichtslosen Durchführung der Blockadebestimmungen in Bremen, die wir im vorigen Abschnitte kennen gelernt haben, war der starke Rückgang des bremischen Handels und der Schiffahrt unausbleiblich. Ehe wir davon sprechen, sei darauf hingewiesen, daß während der Kontinentalsperre zwei Arten des Handels zu unterscheiden sind, der von den Franzosen erlaubte Handel und der verbotene oder Schleichhandel. Ob sich eine Nachricht über den damaligen Warenverkehr auf den ersten oder zweiten bezieht, ist meist nicht festzustellen. Wir verweisen hier die über seinen Umfang und Wert vorhandenen amtlichen Aufzeichnungen, da diese der französischen Kontrolle unterlagen, in das Gebiet des erlaubten Handels, während es in der Natur der Sache liegt, daß über den Handel mit geschmuggelten Waren keinerlei Veröffentlichungen gemacht worden sind. Die direkten Angaben über den Wert und Umfang der Ein- und Ausfuhr in Bremen während der Kontinentalsperre fehlen ebenso wie die von den vorhergehenden

[1] Korrespondenz d. Bremer Konsuls in London im Archiv d. Bremer Handelskammer C 30 a, C 30 b.

Jahren. Wir gewinnen jedoch wieder ein Bild von ihnen[1] aus dem damaligen Schiffsverkehr[2] und den Tonnen- und Bakengeldeinnahmen[3], die wenigstens unserer Aufgabe genügen, indem sie durch Zahlen deutlich genug die Folgen der Blockade für den bremischen Handel erkennen lassen.

Als am 21. November 1806 die Sperre des Kontinents begann, machte sich dies sofort in dem Schiffsverkehre nach Bremen bemerkbar, der vom November zum Dezember um 136 Schiffe sank[4]. Aber dank der günstigen Handelsverhältnisse in den vorhergehenden Monaten war der Gesamtwert des bremischen Warenumsatzes von 1806 noch höher als der des Vorjahres. Von 1807 an zeigen uns die Tabellen einen steten und rapiden Rückgang des wirtschaftlichen Lebens. Da nun bis 1811 die Ursprungsorte der Waren in den Einfuhrlisten fehlen, können wir die weitere Verschiebung der Handelswege nur ungenügend verfolgen. Dieser Mangel ist jedoch von nicht allzugroßer Bedeutung, weil die direkte Überseeeinfuhr nach Bremen fast ganz aufgehört hat. Der Kolonialwarenimport von Amerika beschränkte sich auf die nötigsten Genußmittel, und auch dieser ließ nach, als am 11. November 1807 der englische Geheimratsbefehl verlangte, daß alle Schiffe, die mit von Frankreich blockierten Häfen handeln wollten, zuvor nach England einlaufen und dort eine Abgabe von 25% des Ladungswertes entrichten sollten. Darauf erließ Napoleon das Mailänder Dekret[5]. Seitdem fehlten auch die kleinen Ladungen an Zucker und Tabak, die vorher noch in Bremen ankamen. Die Amerikaner hatten nach dem Erlaß ihrer Non-Intercourse-Akte[6] fast jeden Verkehr mit Europa aufgegeben. Dies mag wohl der Hauptgrund gewesen sein, warum der Wert des Bremer Warenumsatzes von 1807—1808 um ungefähr 70% sank. Bemerkenswert ist, daß der Handel mit Rußland sich noch auf einer beträchtlichen Höhe er-

---

[1] Vgl. die Einleitung. Hier wie dort liegen den Ausführungen die Tabellen I—III zugrunde.

[2] Tabelle I u. II.

[3] Tabelle III.

[4] Tabelle II.

[5] Vom 23. Nov. 1807. Durch dieses wurde der Handel mit englischen Waren ungeheuer erschwert.

[6] Vom 28. Dez. 1807.

halten hat[1]. Er wurde besonders seit dem 26. April 1809 durch die Einstellung der englischen Blockade des Kontinents begünstigt[2]. Sonst hatte Bremen von dieser Maßregel Englands keinen Gewinn. Der Schiffsverkehr sank 1809 um 50% und der Warenumsatz um über 40%. Die Franzosen hatten sich eben an allen bremischen Handelswegen festgesetzt. Infolgedessen bestand die Ein- und Ausfuhr Bremens auch fast nur in Erzeugnissen des Ackerbaues und der Viehzucht vom Binnenlande. Daraus geht hervor, daß die französischen Lizenzen[3], die seit 1809 gewährt und auch von Bremer Kaufleuten benutzt wurden, im Handel keinen Aufschwung verursachten. Ebenso wenig Gewinn brachte für Bremen die Einverleibung der Hansestädte in das französische Reich, Mitte Dezember 1810. Auch in diesem Jahre sank der Güterumsatz weiter, und zwar um 23% gegen den vorjährigen. Im Umfange des Schiffsverkehrs trat keine wesentliche Änderung ein. Der mit

---

[1] Nach einer russischen Handelsstatistik, veröffentlicht im Moniteur universel vom 25. 12. 1810, kamen 1809 in den russischen Ostseehäfen 59 bremische Schiffe an, in Onega und Archangel 15. In Riga allein führte Bremen 1809 für 1425819 Rubel aus und für 826940 Rubel ein. Hamburg führte hier 1809 nur für 278999 Rubel aus und für 26820 Rubel ein.

[2] Über die Lage der Hansestädte in diesem Jahre vgl. A. Wohlwill, Napoleon und die Hansestädte im Herbst 1809, und, Der Eintritt der Hansestädte in den Rheinbund 1809, in der Zeitschrift des Vereins für Hamburg. Geschichte, Bd. 7.

[3] Lizenzen waren Geleitsbriefe, die einem Schiffe samt Ladung gegen Kaution auf einem bestimmten Wege innerhalb einer gewissen Zeit vor französischen Kapern sichere Fahrt garantierten, wobei die Befrachtung verschiedenen Bedingungen unterworfen war. Sie wurden von Napoleon eigenhändig unterschrieben und vom französischen Minister des Innern, der die Ausfüllung bewirkte, kontrasigniert. Die wichtigste Bedingung zur Erlangung einer Lizenz war die Ausfuhr französischer Erzeugnisse. Drei Viertel der Ladung mußten französische Bodenerzeugnisse sein, später ein Drittel französische Seidenstoffe, Wein, Branntwein. Die Einfuhr nach Frankreich mußte in Waren bestehen, die dieses für die heimische Industrie und vor allem für seinen Schiffsbau brauchte. Das stete Geldbedürfnis Napoleons zwang ihn jedoch, die Bedingungen zur Benutzung einer Lizenz wiederholt zu erleichtern. Deshalb gab es immer mehr Arten von Lizenzen, die sich im wesentlichen nach Waren und Ländern unterschieden, für die sie die Schiffe benutzen wollten. Danach richtete sich auch der Preis der Lizenzen.

Rußland hielt sich weiter auf seiner früheren Höhe[1]. Fast alle übrigen Schiffe kamen nach Bremen über Oldenburg, über Bremerlehe von der Elbe und von Frankreich[2]. Der Niedergang der Seefahrt hatte auch den der Flußfahrt zur Folge. In der ersten Dekade des 19. Jahrhunderts nahm der Schiffsverkehr im Oberwesergebiet um 41,5 % ab[3]. Bremen hatte hiervon den größten Schaden. 1810 wurde ihm ein neuer, nicht unbedeutender Verlust zugefügt, indem die Franzosen das Auslaufen der Büsen verhinderten. Infolgedessen brachte der Bremer Heringsfang nur ein Siebentel der früheren Ergebnisse[4]. Zwar zahlte Bremen 1810 für den Handel mit Lizenzen an Frankreich 137 640 frs. Aber der Unternehmergewinn für den Kaufmann und Reeder war dabei sehr gering[5]. Während noch 1809 bei Benutzung einer Lizenz für jede Ladetonne 20 frs. zu zahlen waren, mußte man jetzt 60 frs. entrichten[6]. Deshalb blieben 1810 in den drei Hansestädten 229 bereits von Napoleon unterzeichnete Lizenzen unbenutzt, trotzdem sie in diesem Jahre für alle Waren und Länder mit Ausnahme von England und seinen Fabrikaten ausgestellt wurden[7]. 1811 führte Bremen für 3 414 852 frs. mittels Lizenzen aus Frankreich aus[8]. Im übrigen aber war der offene Handel ganz unbedeutend geworden. Der Schmuggel hatte ihn überwuchert und fast völlig erstickt. Dazu wurden die Völkerwirtschaften in diesem Jahre von einer Anzahl Krisen besonders stark erschüttert. Die verhinderte Ausfuhr der Bodenerzeugnisse verursachte deren Entwertung und eine Ackerbaukrisis in Deutschland[9]. Allgemeines Mißtrauen und Spekulationswut[10] im Geschäftsleben erzeugten eine Kredit- und Geldkrise, die

[1] Mon. univ. v. 20. 1. 1811.

[2] Arch. d. Bremer Handelskammer B 47 c.

[3] Auf der Aller und Leine kamen 1800 zu Berg 15 620 Doppelzentner, 1810 nur 7346. v. Reden, Das Königreich Hannover, Bd. II, S. 114, 151 u. 154.

[4] Arch. d. Bremer Handelskammer B 47 c.

[5] Hamburg zahlte 1810 303 840 frs., Lübeck 4000 frs. Arch. Nat. A F IV, 1340, 1653, 1654.

[6] Prot. Coll. Senior. v. 4. 4. 1811, Arch. Nat. A F IV, 1655.

[7] Corresp. de Napoléon, Bd. 20. Arch. Nat. Reg. F 12/265.

[8] Hamburg 1811 nur für 2 443 344 frs., Lübeck für 271 300 frs. Arch. Nat. A F IV, 1342.

[9] S. Tabelle IX.

[10] »Confidence in the commercial world seems nearly at an end.«

wieder Handels- und Industriekrisen zur Folge hatten, vor allem in England und Frankreich. Ferner darf nicht unerwähnt bleiben, daß 1811 der französisch-englische Blokadekampf den höchsten Grad seiner Spannung erreichte[1]. Die Gesamtwirkung aller dieser Faktoren war, daß der Schiffsverkehr 1812 auf einem Tiefstande anlangte, wie er nie wieder in der bremischen Handelsgeschichte verzeichnet worden ist, obwohl Napoleon in diesem Jahre sogar Lizenzen für die Ausfuhr von Reis aus England erteilte[2]. Nur vier bremische Schiffe machten davon Gebrauch. Ihr Abfahrtshafen war London. Fast alle anderen kamen 1812 über Oldenburg nach Bremen und hatten heimische Bodenerzeugnisse geladen. Aber schon lockerten sich gegen Ende des Jahres die furchtbaren Fesseln der Kontinentalsperre infolge der politischen Ereignisse. 1813 endlich befreiten diese auch das bremische Wirtschaftsleben davon. Zum ersten Male seit sieben Jahren trat ein Wachstum im Schiffsverkehre ein. Während noch bis Oktober fast nur Erzeugnisse des Ackerbaues und der Viehzucht in kleinen Ladungen ankamen, setzte vom Dezember 1813 ein so starker Seehandel Englands nach Bremen ein, daß die Produkte anderer Nationen gänzlich zurückgedrängt wurden. Die englischen Waren überschwemmten nun auch durch die Vermittlung Bremens den Kontinent[3]. Daraus erklärt sich der ungeheure Aufschwung in der Schiffahrt, wie er seit 1800 in einem Monate nicht vorgekommen war[4]. Bemerkenswert ist, daß sich unter den 163 Schiffen, die im Dezember 1813 von England nach Bremen einliefen, 159 befanden mit großen Ladungen Kolonialwaren und Manufakturen aus Helgoland. Das ist ein deutlicher Beweis, welche ungeheuren Vorräte an englischen Waren während der Kontinentalsperre hierher gebracht worden sind, und

---

Rose, Napoleon and English commerce, London 1893, Histor. Review, vol. 8, S. 720. »La méfiance est générale; on n'accepte qu'avec inquiétude les meilleures traités.« Mon. univ. v. 15. 11. 1810.

[1] »The year 1811 must be regarded as the crisis of the commercial struggle between us and our migthy antagonist.« Rose a. a. O.

[2] Arch. Nat. IV, 1342. Wir sehen, wie das Lizenzwesen die Kontinentalsperre nach und nach vollständig paralysierte.

[3] Umgekehrt setzte der Kontinent die zurückgehaltenen Bodenerzeugnisse in ungeheuren Mengen nach England ab, so daß die Preise hier sogar unter die im Ursprungslande sanken.

[4] Vgl. Tabelle II.

welche große Bedeutung Helgoland für den Schmuggel in dieser Zeit gehabt hat. Noch siebig Schiffe entleerten 1814 nach Bremen die Warenstapel der Insel. Obgleich der Seehandel mit England in diesem Jahre wieder eine herrschende Stellung einnahm, erneuerte Bremen doch auch seine alten Handelsbeziehungen mit den anderen Ländern. Infolgedessen betrug der Schiffsverkehr das $3^1/_2$ fache von dem vorjährigen, und der Güterumsatz hatte einen Wert, der bis 1822 nicht wieder erreicht wurde. 1815 waren die Folgen der Kontinentalsperre für den bremischen Warenverkehr überwunden, und Handel nnd Schiffahrt wieder in normale Bahnen geleitet. Das ungewöhnliche Absatzbedürfnis Englands hatte nachgelassen, während die Zufuhr von anderen Ländern ungefähr den Stand vor der Blockade erreichte.

Die vorhergehenden Ausführungen über den von Frankreich erlaubten Warenverkehr geben uns aber nur ein unvollkommenes Bild vom bremischen Handel während der Kontinentalsperre, wenn wir sie nicht durch eine Untersuchung über die Beteiligung Bremens am Schleichhandel vervollständigen; denn dieser hatte allmählich für das damalige Wirtschaftsleben eine größere Bedeutung gewonnen als der noch bestehende offene Handel. Obwohl wir keine Nachrichten über den Wert und Umfang der von 1806 bis 1813 nach Deutschland geschmuggelten englischen Waren besitzen, so wissen wir doch genug über die Organisation des Schleichhandels, den Anteil Bremens daran und die Bekämpfung des Schmuggels durch die Behörden.

Um die Bedeutung, welche Bremen in der Blockadezeit für den Schleichhandel gewann, besser zu verstehen, müssen wir einiges über dessen Organisation im allgemeinen voranschicken. Schon im ersten Jahre der Kontinentalsperre war es den Engländern klar geworden, daß sie eines festen Stützpunktes in der Nordsee bedurften, um von hier aus in der Nähe des Kontinents Handelsoperationen schnell und sicher ausführen zu können. Zu diesem Zwecke vertrieben sie am 5. September 1807 die Dänen von Helgoland, und das englische Kriegsschiff »Majestic« landete auf der Insel 600 Mann. Später waren hier 2 Fregatten, 10 Briggs und 2 Kutter stationiert, teils zur Sicherung des Eilandes, teils um den Schmugglern als Geleitsschiffe zu dienen[1]. Helgoland wurde in

[1] Arch. Nat. A F VI, 1653.

kurzer Zeit zu einem ungeheuren englischen Warenlager gemacht. Die britischen Kaufleute bildeten dort eine Handelskammer, nach deren Bericht vom 9. August bis 20. November 1808 über 120 Schiffe auf der Insel löschten, und der Wert der jährlichen Ein- und Ausfuhr 8000000 £ betrug[1]. An der Vollkommenheit Helgolands fehlte nur ein großer und sicherer Hafen zum Schutze der vor Anker liegenden Warenschiffe gegen die häufigen Stürme der Nordsee[2]. Trotzdem erlangte es in dem französisch-englischen Handelskampfe eine Bedeutung, die für eine so kleine Insel in der britischen Wirtschaftsgeschichte einzigartig dasteht. Helgoland war das Zentralwarendepot der Schmuggler und der Knotenpunkt ihrer Handelswege, von dem aus England trotz der Kontinentalsperre den Kontinent wirtschaftlich weiter beherrschte, und sich die Nord- und Ostsee mit den angrenzenden Ländern als Zwischenhändler und Absatzgebiete dienstbar machte. Vor dem Beitritte Dänemarks und Schwedens zum Kontinentalsystem hatten diese Länder einen großen Anteil an dem englischen Warenverkehr. Besonders nach Dänemark fand dieser oft unter amerikanischer Flagge statt. Tönningen, Husum und Altona suchten die Schmuggler am häufigsten als Löschplätze auf. Deshalb wurden diese dänischen Häfen vom Dezember 1809 an schärfer bewacht. Aber die deutsche Ost- und Nordseeküste blieben wohl die besten Absatzgebiete Englands in der Blockadezeit. Da die schmuggelnden Schiffe stets unter starkem Konvoi fuhren, hinderten die dänischen Artilleriebefestigungen im Sund und in den Belten seit 1807 die englische Durchfuhr nach der Ostsee wenig. Wie stark der Schleichhandel hierher war, beweisen die Meldungen über große englische Warenflotten in der Ostsee[3] und die Verbrennungen englischer

---

[1] Fisher, Studies in Napoleonic Statesmanship, Oxford 1903, S. 338 f.

[2] Im Dezember 1809 gingen 18 englische Fahrzeuge bei Helgoland im Sturm unter. Mon. univ. v. 25. 12. 1809.

[3] Z. B. wurde im Februar 1810 eine englische Kauffahrteiflotte von 200 Schiffen, im November 1810 eine solche von 600 gesichtet. Die letztere kam von Liverpool und Helgoland und brachte nach Hamburger Schätzung eine Ladung für 150000000 frs. Im Dezember 1810 gelangte eine englische Handelsflotte von 134 Schiffen in die Ostsee. Sie war von 4 Linienschiffen, 2 Fregatten und einer Brigg begleitet. Mon. univ. v. 3. 2., 26. 10., 25. 12. 1810., Hamburger Korrespondent v. 24. 11. 1810.

Güter von hohem Werte in den Küstenorten[1]. An der Nordseeküste lag die Aufnahme und der Versand der geschmuggelten Waren nach dem Binnenlande ausschließlich in den Händen Hamburgs und Bremens. Hamburg deckte seinen Bedarf in Dänemark, besonders in dem nahen Altona, das infolgedessen unter allen dänischen Häfen den größten Umsatz hatte. Der Preisunterschied der Kolonialwaren in den beiden Nachbarorten betrug 70%, sodaß diese Wertdifferenz gewaltig zum Schmuggel reizen mußte[2]. Ähnlich lagen die Verhältnisse in Bremen. Dieses bezog einen Teil der Schmuggelgüter aus Holstein, das von ihnen ganz umringt und angefüllt war, und wohin die englischen Waren als amerikanische gebracht wurden. Die Bremer Kaufleute müssen auch in Holstein beträchtliche Warenlager besessen haben; denn im November 1810 wünschten sie, daß in Bremen Depots angelegt würden, wohin die für amerikanische und bremische Rechnung in Holstein befindlichen Güter, bestimmt nach Bremen, gebracht werden sollten[3]. Da dies von der französischen Regierung nicht gewährt wurde, bat man 1811, wenigstens den Zoll beim Versand von Holstein nach Bremen herabzusetzen[4]. Der umfangreiche Zwischenhandel Holsteins mit englischen Gütern war nur möglich infolge der großen Lauheit der dänischen Behörden gegen die französischen Blockadebestimmungen. Diese veranlaßte auch Anfang 1811 die bremischen Kaufleute, Frankreich zu bitten, ihre Waren in Holstein den dänischen Behörden deklarieren zu dürfen, weil man auf diese Weise Aussicht hatte, durch niedrigere Angaben weniger Zoll zahlen zu müssen als auf Grund der Wareneinschätzung der strengen französischen Douane. Die Bitte wurde auch erfüllt. Nur Rum und Tabak mußte man weiter der Douane

---

Bei diesen ungeheuren Warentransporten ist es auch zu verstehen, daß die englische Ausfuhr von 1803 bis 1815 um 27730371 £ wuchs. Die Einfuhr stieg in dieser Zeit um 16310007 £. L. Clowes, The royal navy, vol. V, S. 38. Rose a. a. O., S. 720 u. 723.

[1] Vgl. oben Abschnitt I b.

[2] 1810 befanden sich in Hamburg nach französischer Schätzung 6000 Personen, die nur vom Schleichhandel lebten. Der Schmuggel eines Pfundes Kaffee gab einer Person für einen Tag Unterhalt. Arch. Nat. A F IV, 1653.

[3] Prot. Coll. Senior. v. 26. 11. 1810.

[4] Prot. Coll. Senior. v. 1. 2. 1811.

deklarieren[1]. Während die anderen Hansestädte beim Schmuggeln meist auf Zwischenhändler angewiesen waren, konnte Bremen dank seiner geographischen Lage den größten Teil der englischen Waren während der Kontinentalsperre von den Engländern direkt beziehen. Diesen günstigen Umstand verdankte es den Watten, der schlecht bewachten Jade und dem Oldenburger Kanalnetz. In den Watten konnten die Schmuggler ihre Waren vorzüglich verstecken und bei Ebbe in kleinen Mengen ans Land tragen oder fahren. Die Douaniers besaßen schwerlich eine so genaue Kenntnis der komplizierten Boden- und Wasserverhältnisse wie die Wattenbewohner. Auch die Helgoländer Fischer und Piloten waren in den Watten und der Wesermündung wohl bekannt. Welche großen Dienste die Watten dem Schleichhandel leisteten, geht daraus hervor, daß man ihre Bewachung schon im November 1807 verschärfte[2]. Aber geradezu unterstützt wurde der Schmuggel hier von den Franzosen, als sie am 10. Juli 1808 die Wattenschiffahrt von der Ems bis zum holsteinischen Kanal[3] ausdrücklich gestatteten, um die Holländer mit Marinebedürfnissen zu versehen[4]. Schon während der englisch-französischen Zwistigkeiten vor 1806 schenkten die Franzosen der Jade wenig Beachtung, jedenfalls, weil man sie für zu unbedeutend hielt, und die Weser und Elbe die Aufmerksamkeit von ihr ablenkten[5]. Auch in der Blockadezeit blieb die Jade trotz zweier Batterien am Jadebusen wenig bewacht. Erst im Mai 1808 wurde in Eckwarden am Eingange zum Jadebusen ein Douaneposten errichtet. Auch infolge der Nähe Helgolands trieben die kleinen Orte an der Jademündung einen schwunghaften Transithandel zwischen der Insel und dem Binnenlande. Varel wird sogar von den Franzosen »le centre de la correspondance entre Heligoland et le continent« genannt[6]. Da der Lauf des Jadeflusses direkt auf Bremen gerichtet war, entstand bei der Benutzung dieses

---

[1] Korrespondenz des Conseil spécial mit dem Senat im Archiv d. Bremer Handelskammer.

[2] Arch. Nat. A F IV, 1591.

[3] Damit ist jedenfalls die Eider mit dem Eiderkanal gemeint.

[4] Korrespondenz zwischen Senator Schmidt in Hamburg und Syndikus Schöne in Bremen im Archiv d. Bremer Handelskammer C 30 a.

[5] S. die Einleitung.

[6] Arch. Nat. A F IV, 1654.

Transportweges kein großer Zeitverlust. Zwischen der Jade und Bremen leistete das Oldenburger Kanalnetz den Schmugglern ausgezeichnete Dienste. Freilich konnte hier die Einfuhr wegen der Wasserverhältnisse und der größeren Schnelligkeit nur in kleinen Ladungen erfolgen. Mit wenig Erfolg suchten die Franzosen seit 1808 den Schleichhandel durch Errichtung einer Wache in der Wilhelmsburg bei Oldenburg, wo die Waren größtenteils vorbeigingen, zu bekämpfen[1]. Außer zu Schiff wurde der Warenschmuggel auch noch durch Träger besorgt. Daran beteiligten sich besonders die Bauern mit ihren Knechten und Mägden. Die genaue Kenntnis des Landes und der geheimen, für Unkundige gefährlichen Wege, ferner die einsame Lage der Höfe erleichterten ihnen den Transport und die Aufbewahrung der Waren wesentlich[2].

Wir ersehen aus der Organisation des Schmuggels, daß für Bremen die Bedingungen zum Schleichhandel weit günstiger waren als für die meisten anderen Seehandelsstädte Deutschlands. Dieser Umstand wurde auch reichlich ausgenutzt. Statistisch läßt sich natürlich die Beteiligung Bremens am Schmuggel nicht angeben. Aber die folgenden Quellenzeugnisse sind genügende Beweise für dessen Blüte und lassen uns deutlich genug erkennen, welche Bedeutung die Stadt für den englisch-deutschen Schleichhandel in der Blockadezeit hatte. Schon im Februar 1807 wurden von Bremer Kaufleuten geschmuggelte englische Waren aufgefangen und nach Westfalen gebracht[3]. Zur Ostermesse 1808 erhielt Leipzig geschmuggelte Kolonialwaren, besonders Kaffee und Zucker, namentlich von Bremen her[4]. Im Frühjahr 1809 war Bremen am Garnschmuggel nach Leipzig beteiligt. In diesem Jahre blühte der Schleichhandel sehr stark infolge der Aufhebung der Festlandsblockade durch England[5]. Waren englische Güter an-

[1] Arch. des Affaires Étrangères.

[2] Nach einer Lohnliste der Schmuggler (im Privatbesitze befindlich) vom Jahre 1810 beschäftigten zwei Bauern in fünf Tagen 67 Leute im Schleichhandel. Diese dienten teils als Träger der Waren, teils als Wachen. Ihr Tagelohn betrug je nach Leistung und Gefahr 18—72 Grote. (1 brem. Grot = 4,625 Pf.)

[3] Mon. univ. v. Febr. 1807.

[4] König, Die sächsische Baumwollindustrie am Ende des vorigen Jahrhunderts u. während der Kontinentalsperre, Leipzig 1899, S. 226.

[5] Dekret v. 26. 4. 1809. Vgl. Kießelbach, Die Kontinentalsperre

gekommen, so suchte man sie außerhalb der Tore zu verbergen und bei Nacht nach und nach in kleinen Mengen in die Stadt zu bringen, indem man den Stadtgraben durchschwamm oder dessen Eis benutzte[1]. Selbst die in Bremen einquartierten französischen Soldaten beteiligten sich mit am Schmuggel[2]. Wie sehr die alte Hansestadt Schleichhandelsmetropole geworden war, beweist auch die Tatsache, daß die französische Douane Ende 1810 in Bremen und seiner Umgebung für 1653000 frs. englische Waren entdeckte und sechs Tage mit deren Verbrennung beschäftigt war. In keiner deutschen Stadt sind nach den bekannt gewordenen Zahlen so ungeheure Werte vernichtet worden.

Der bremische Senat sah sich wiederholt gezwungen, Verfügungen gegen den Schmuggel zu erlassen, da er die Rache der Franzosen, besonders eine Erhöhung der Einquartierungslasten befürchtete[3]. Trotzdem blühte der Schmuggel ungeschwächt weiter, so daß die französische Regierung 1810 dem Senate vorwarf, daß dieser mit den Bürgern das Kontinentalsystem nicht unterstützt, sondern durch Schleichhandel umgangen habe, und darum seien in Paris wirksamere Maßnahmen notwendig gefunden worden. Gewiß hatte der Senat den Schmugglern schwere Strafen angedroht. Jedoch scheint niemals eine Bestrafung erfolgt zu sein. Diese Lauheit tadelte der Conseil spécial mit scharfen Worten, indem er dem Senate schrieb: »Le conseil s'est efforcé vainement jusqu'à ce jour, de vous éclairer sur vos véritables intérêts, sur vos devoirs envers le chef de l'Empire.«[4] Desto rigoroser ahndeten

in ihrer ökonomisch-politischen Bedeutung, Stuttgart u. Tübingen 1850, S. 128.

[1] Eine Polizeiverordnung v. 25. 1. 1808 verbot dies bei Verhaftung und Strafe.

[2] Eine Senatsproklamation v. 29. 3. 1810 verbot, den französischen Soldaten Waren abzukaufen, da diese geschmuggelt wären.

[3] Eine Verkündigung des Senats v. 17. 10. 1810 lautet: »Jeder hat sich auf das sorgfältigste aller Handelsgeschäfte zu enthalten, die eine Vermehrung der Einquartierungslasten herbeiführen; welcher sich diesen Verordnungen zuwider dennoch damit befassen sollte, wird sich nicht nur dem Verluste seiner Habe und Güter, sondern auch einer besonderen Verantwortlichkeit gegen den Staat, mit dessen höchstem Interesse er sich dadurch in Widerspruch stellt, unfehlbar aussetzen.« Archiv d. Bremer Handelskammer B 32.

[4] Korrespondenz des Conseil spécial mit dem Senat v. Nov. 1810.

aber die Franzosen den blühenden Schmuggel der Hansestädte. Ein Schiff, mit Konterbande in der Weser getroffen, wurde nach Dekret vom 13. November 1807 samt Ladung konfisziert und mußte 6000 frs. und außerdem für jeden Matrosen an Bord 500 frs. Strafe zahlen. Auch schwere Gefängnisstrafen trafen die Schmuggler. Sogar vor Hinrichtungen wegen Schleichhandel haben sich die Franzosen nicht gescheut[1]. »Malgré la rigueur de cette législation penale la contrebande se faisait en grand: du pauvre diable au gros commerçant, tout le monde y prenait part.«[2]

Der umfangreiche Schleichhandel brachte der bremischen Reederei keine Vorteile; denn der Seetransport des Schmuggelgutes lag meist in englischen Händen, und für dessen Weiterbeförderung in den Flüssen und Kanälen waren die großen Seesegelschiffe nicht geeignet. So war die Handelsflotte nur auf den offenen Handel angewiesen, und mit seiner Vernichtung war die ihrige eng verknüpft. Schon im Winter 1806 verursachte die Kontinentalsperre den Reedern große Verluste, wie folgende Berechnungen zeigen, die von den Schiffseigentümern für das Collegium Seniorum gemacht worden sind. Zum ersten Male lagen 70 Bremer Seeschiffe den ganzen Winter über untätig im Hafen zu Vegesack. Sie hatten einen Wert von 420 000 Talern. Wenn der Verdienst durch jedes Schiff jährlich nur gleich 1500 Taler gesetzt würde, so hätten die Reeder bei erlaubter Schiffahrt einen Reingewinn von 105 000 Talern gehabt. Die Summe, welche den Seeleuten der 70 Schiffe zufloss, war 100 000 Taler. Die Schiffe hätten also am Ende des Jahres einen Wert von 625 000 Talern erlangt und einen bedeutenden Teil des bremischen Nationalvermögens dargestellt[3]. Aber nicht nur der fehlende Handel, sondern auch die Ge-

---

Arch. d. Bremer Handelskammer. Auch anderwärts verhielten sich die deutschen Behörden lau gegen den unerlaubten Handel. Vgl. König, Die sächsische Baumwollindustrie, S. 201 f.

[1] In Hamburg waren im Februar 1812 die Gefängnisse derart mit Schmugglern überfüllt, daß 100 Gefangene nach Antwerpen überführt werden mußten. In Hamburg wurden zwei Familienväter wegen Schmuggel hingerichtet. Über Bestrafungen bremischer Bürger ist nichts bekannt. Arch. Nat. B B 18; 168, 169.

[2] Servières, L'Allemagne française, S. 279.

[3] Prot. öffentl. Angelegenheiten 1807 im Arch. d. Bremer Handelskammer.

walttätigkeiten der Franzosen waren schuld an der Untätigkeit der Schiffe. Kurz nach dem Beginn der Kontinentalsperre verboten die französischen Kommandanten das Legen und Aufnehmen der See- und Wesertonnen und das Stecken der Baken[1]. Als der Bremer Barsenmeister im Januar 1808 vertriebene Seetonnen ersetzen wollte, wurde er trotz eines Passes durch die französische Besatzung der Karlsburg daran verhindert, und zwar unter dem Vorwande, daß kein Schiff an dem Fort vorbeifahren dürfte ohne besondere Genehmigung von Marschall Brune in Hamburg[2]. So war die Schiffahrt auch sehr gefährlich geworden. Ferner mußten die Originalschiffspapiere an die Douanebehörde abgeliefert werden[3]. Besonders wichtig war es den bremischen Schiffseigentümern, auch nach der Einverleibung Bremens in das französische Reich die eigene Flagge weiterführen zu dürfen, da diese von England als neutral anerkannt wurde und fremde Schiffe unter bremischer Flagge fuhren[4]. Dieser Wunsch wurde nicht gewährt[5], trotzdem holländische Schiffe noch 1811 unter ihrer alten Flagge fahren durften. Vorher bereiteten die Franzosen der hanseatischen Flagge mancherlei Schwierigkeiten. Als z. B. ein von Bremen gekauftes dänisches Schiff 1810 unter ihr auslaufen wollte, wurde es festgehalten. Eine noch zufällig an Bord befindliche dänische Flagge genügte, um freie Abfahrt zu erwirken[6]. Im März 1811 erteilte der französische General in Blexen Befehl, alle bremischen Seeschiffe, verankert in den Häfen der Unterweser, zu inventarisieren und die Takelage samt den unentbehrlichsten Schiffsgeräten ans Land zu bringen[7]. Wer Schiffe besaß, dem waren sie nicht nur ein totes Kapital, sondern brachten ihm auch häufig Belästigungen von seiten der Franzosen. Wohl niemals sind darum in Bremen so oft und zu so niedrigen Preisen Schiffe feil gewesen wie während der Kontinentalsperre. Die Zeitungen brachten täglich Angebote.

---

[1] Arch. d. Bremer Handelskammer C 30 b.

[2] Prot. öffentl. Angelegenheiten 1808 im Arch. d. Bremer Handelskammer.

[3] Arch. d. Bremer Handelskammer C 70 a.

[4] Prot. Coll. Senior. v. 16. 1. 1811.

[5] Vgl. Heineken, Gesch. d. fr. Hansestadt Bremen, Bd. II.

[6] Prot. Coll. Senior. v. 27. 10. 1810.

[7] Arch. d. Bremer Handelskammer C 30 b.

Aber meist fehlten die Käufer. Nur langsam erholte sich die bremische Reederei nach der Blockadezeit. Erst 1838 erreichte sie die Höhe von 1800[1].

b) Industrie und Gewerbe.

Die Folgen der Kontinentalsperre für die Industrie konnten nicht ausbleiben, da deren wichtigste Lebensbedingungen Zufuhr der Rohmaterialien und das Vorhandensein von Absatzgebieten sind. Der englischen Industrie konnte die Blockade wenig anhaben; denn jene wurde von einer wirtschaftlichen Großmacht mit einer starken Kriegsflotte geschützt[2]. Die französische Industrie förderte Napoleon durch das Lizenzsystem, Ausfuhrvergünstigungen, Geldunterstützungen und Preisausschreiben[3], und zwar auf Kosten der Nachbarländer[4]. Der deutschen Industrie stand ein derartiger Schutz nicht zur Verfügung. Sie war noch gering entwickelt, und nur ein Fünftel der Bevölkerung beschäftigte sich am Anfange des 19. Jahrhunderts in Deutschland mit Industrie und Gewerbe. In Bremen muß aber ein bedeutender Teil der Bevölkerung, die damals nur rund 36000 Köpfe zählte, gewerblich tätig gewesen sein; denn die Stadt besaß beim Beginn der Kontinentalsperre 77 größere Tabakfabriken, 7 Zuckersiedereien, 6 Seifenfabriken, 1 Fischbeinfabrik, 3 Farbmühlen, 1 Papiermühle, 2 Tranbrennereien, 1 Sägemühle, 1 Ölmühle, 6 Essigbrennereien, 1 Spielkartenfabrik, 1 Branntweinfabrik, 4 Bremer Grünfabriken, 2 Zichorienfabriken, 1 Porterfabrik, mehrere Brauereien, Schiffswerften, Kattun-

[1] Vgl. dazu Tabelle IV.

[2] Durch Napoleons Dekrete über Einfuhr, Sequester, Konfiskation und Verbrennung der englischen Waren trat kein Produktionsrückgang in Großbritannien zugunsten der kontinentalen Industrie ein. Der Wert der ausgeführten Baumwollmanufakturen wuchs seit 1806 in den verschiedenen Jahren der Kontinentalsperre um 20—90 %. E. Baines, History of the cotton manufacture in Great Britain, London 1835, S. 347 f.

[3] Z. B. setzte Napoleon für die Erfindung einer Flachsspinnmaschine 1000000 frs. aus. Dekret v. 11. 6. 1810.

[4] Arch. Nat. A F IV, 1061, 1062, 1088, 1089 a. Das Verhältnis Napoleons I. zur französischen Industrie beleuchten Rocke, Die Kontinentalsperre und ihre Wirkungen auf die französische Industrie, Diss. Leipzig 1894, Chaptal, De l'Industrie française, Paris 1819, und Darmstädter, Studien zur Napoleonischen Wirtschaftspolitik, Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. II u. III, 1904—1905.

fabriken und Kattundruckereien[1]. Die Tabakfabriken trieben meist zugleich Tabakgroßhandel. Auch viele Bremer Familien verarbeiteten mit ihren Kindern und Dienstleuten Tabak. Kinder durften schon vom neunten Lebensjahre in den Tabakfabriken tätig sein, wo sie täglich 54 Grote bis 1⅓ Taler verdienten. Nach 1806 ließ die überseeische Zufuhr an Rohtabak nach; denn auf amerikanischem Blättertabak standen 120 frs., auf fabriziertem Tabak 300 frs. Zoll für 100 kg[2]. Deshalb kaufte man die an der Douane versteigerten Prisen und suchte durch gute Zubereitung deutsche oder holländische Blätter zu veredeln. Ohne Ursprungszeugnis durfte kein Tabakfabrikat Bremen verlassen. Durch ein Dekret vom 29. Oktober 1809 wurden jene verweigert. Als einziges Absatzgebiet verblieb die Stadt selbst. Zwar erlangten die Ältermänner der Kaufmannschaft nach einigen Wochen die Aufhebung des Dekrets, aber die französischen Schikanen dauerten fort[3]. Bei der Errichtung des Weserdepartements ein Jahr später wurde in Bremen ein französisches Hauptmagazin des Blättertabaks und eine kaiserliche Tabaksmanufaktur gegründet. Der Rohstoffverkauf und die Tabakfabrikation waren damit monopolisiert[4]. Ein kaiserliches Dekret vom 9. Mai 1811 setzte den Ein- und Verkaufspreis für Tabak genau fest. Die Kleinhändler verdienten danach nur 10 bis 20%. Ihr Lieferant, der französische Staat, hatte den meisten Gewinn[5]. Infolgedessen waren viele bremische Familien brotlos geworden. Die Not trieb sie schließlich zu dem gefährlichen und aussichtslosen Unternehmen, selbst Tabak zu bauen. Dies geht aus einer Bekanntmachung des französischen Präfekten in Bremen vom 21. Januar 1812 hervor, die den Tabakbau im Weserdepartement verbot, für heimlichen Bau mit 1000 frs. Strafe und Konfiskation des Tabaks drohte und mitteilte, daß die Tabaksregie jährlich die Ländereien, Gärten und eingehegten Plätze streng untersuchen würde. Auch die Bremer Zuckerfabrikation[6] ging

[1] Bremer Staats-Archiv F 2 a, Nr. 13.

[2] Tarif v. Trianon. Vgl. das Steigen der Tabakpreise nach Tabelle VI.

[3] Arch. d. Bremer Handelskammer C 30 b.

[4] v. Halem, Statist. Handbuch für das Departement der Wesermündungen, 1813.

[5] Vgl. Tabelle V.

[6] Bremer Staats-Archiv F 2 a, Nr. 13. Vgl. dazu die Zuckerpreise in Tabelle IX.

während der Kontinentalsperre fast ein, da sie ausschließlich von London und Amerika mit Rohstoff versorgt wurde. Die besonders in Süddeutschland angelegten Zuckerrübenpflanzungen standen noch am Anfange ihrer Entwicklung. Deshalb war man lediglich auf die Versteigerungen der französischen Douane und den eingeschmuggelten Rohzucker angewiesen. Da die Fabrikanten hohe Einkaufspreise zahlen mußten, blieb ihr Gewinn gering. Nach und nach war die Zuckerverarbeitung so unrentabel geworden, daß die Arbeit allmählich eingestellt wurde[1]. Den Seifenfabriken fehlte das Öl aus Italien und der Walfischtran. Die Fischbeinfabrik und Tranbrennereien verarbeiteten die Beute des Bremer Walfischfanges[2]. Schon vor 1806 mußten die Grönlandfahrer wegen der englischen Kaper vor der Weser ihren Fang über Emden und Oldenburg nach Bremen bringen[3]. Dieser ergab bei ungehinderter Schiffahrt im Durchschnitt jährlich 215300 kg Tran[4]. Da die Bremer Walfischfänger bei Franzosen und Engländern im Verdacht standen, daß sie heimlich dem Feinde Dienste leisteten, konnten sie bis 1810 nicht auslaufen ohne die Gefahr, aufgebracht zu werden. Als ihnen Napoleon in diesem Jahre ausdrücklich freien Ausgang aus der Weser gewährte[5], erteilte die englische Regierung kurz darauf ihren Wachtschiffen vor der Weser und Elbe strengen Befehl, jeden Grönlandfahrer zu kapern[6]. Unter diesen Umständen mußten auch die vom Walfischfang abhängigen bremischen Industriezweige zugrunde gehen. Die Produktion der Essigbrennereien wurde durch das Dekret Napoleons vom 14. Februar 1810 begünstigt, wonach drei Achtel vom Gewicht der aus Frankreich ausgeführten Schiffsladungen Wein und Branntwein

[1] In Hamburg feierten 1807 allein 500 Zuckerraffinerien, und die 60—70 in London verloren vom November 1810 bis Juli 1811 über 300000 £. Arch. des Affaires Étrangères, Hamburg 1808. Hamburger Korrespondent v. Juli 1811. Vgl. auch A. Wohlwill, Neuere Geschichte der Freien und Hansestadt Hamburg, Gotha 1914, S. 357 f.

[2] S. in Tabelle I die bremischen Grönlandfahrer.

[3] Brem. Adreßbuch v. 1804.

[4] Berechnet nach den Angaben in den brem. Adreßbüchern.

[5] Prot. Coll. Senior. v. 9. 2. 1810. Vgl. L. Brinner, Die deutsche Grönlandfahrt, Abhandl. z. Verkehrs- u. Seegesch., hrsg. v. Dietr. Schäfer, Bd. 7, S. 250.

[6] Prot. Coll. Senior. v. 23. 3. 1810.

sein mußten[1]. Für die Bremer Branntweinfabrik war diese Bestimmung aber von großem Nachteil. Die Kattunfabriken gingen infolge der fehlenden Baumwolle fast ganz ein, während die Bremer Kattundruckereien mit denen von Hamburg und Lübeck um die Wette arbeiteten. Diese sandten die Kattune nach dem Drucke auf die Meßplätze nach Leipzig und Frankfurt a. M.[2]. Auch die Linnenwebereien, die besonders auf dem Lande zahlreich waren, hatten viel zu tun, da der Verbrauch der baumwollenen englischen Fabrikate zurückgegangen war. Den Bremer Zichorienfabriken war die Teuerung des Kaffees sehr günstig[3]. Die Porterfabrik machte gute Geschäfte, da der englische Porter fehlte. Wie heute führten schon damals die Bremer Bierbrauereien viel nach überseeischen Ländern aus. Durch die gehemmte Schiffahrt war aber der Export unmöglich geworden. Die Arbeit auf den Schiffswerften ruhte natürlich ganz.

Bremen hatte also wenig Anteil an dem gewerblichen Aufschwunge, den die Kontinentalsperre im westlichen und mittleren Deutschland bewirkte[4]. Das lag in der Natur seiner Industrie, die ganz und gar ein Kind seines Handels war.

c) Die privaten und staatlichen Finanzverhältnisse.

Der Niedergang von Handel und Schiffahrt, Industrie und Gewerbe durch die Blockade bedeutete für Bremen den Ruin der einzigen Geldquellen. Infolgedessen mußten hier während der Kontinentalsperre große Veränderungen in den privaten und staatlichen Finanzverhältnissen eintreten. Mit der Untersuchung über das bremische Geldwesen in der Blockadezeit haben wir zugleich die Aufgabe, das traurigste Kapitel aus der Finanzgeschichte Bremens zu schreiben. Im 18. Jahrhundert waren die Staats-

---

[1] Trotzdem sank von 1806 bis 1811 die französische Gesamtausfuhr an Wein und Branntwein um 136 000 000 frs. Sie erreichte 1806 mit 464 000 000 frs. den Höchstwert. Arch. Nat. F 12, 643, A F IV, 433.

[2] König, Die sächsische Baumwollindustrie, S. 2.

[3] 1813 kostete ein Pfund Zichorienkaffee nur den vierzehnten Teil von Bohnenkaffee. Handelszeitung d. Bremer Wöchentl. Nachr. 1813.

[4] Vgl. Hoeniger, Die Kontinentalsperre und ihre Einwirkungen auf Deutschland, Berlin 1904, S. 28.

schulden durchschnittlich gering. Noch am Ende desselben konnte Bremen darum der jungen französischen Republik mit 500 000 frs. und einige Jahre später Hannover mit 250000 Talern aushelfen[1]. Als die Kontinentalsperre in Kraft trat, war die alte Hansestadt auf einem Höhepunkte ihrer Finanzentwicklung angelangt[2]. Es folgte in Bremen eine in sich abgeschlossene Finanzperiode, die ihrem ganzen Umfange nach im Zeichen des entbrannten wirtschaftlichen Kampfes stand.

Von 1806—1813 trat eine allgemeine Verarmung der Bürger ein. Die Ursachen dazu waren mannigfacher Art. Ein bedeutender Teil des bremischen Nationalvermögens arbeitete als Produktivkapital ständig im Auslande und konnte nicht so leicht zurückgezogen werden. Über die Höhe dieses Guthabens sind keine Zahlen vorhanden. Wohl wenigen Kaufleuten ist es möglich gewesen, sofort beim Beginn der Blockade ihre Bilanz mit den überseeischen Handelshäusern zu ziehen. Jedenfalls war die Schuldforderung Bremens ans Ausland beträchtlich, besonders an England und Amerika. Dafür sind verschiedene Beweise vorhanden. Die bremische Handelsbilanz zeigte sich vor der Kontinentalsperre stark aktiv. Dies hatte eine umfangreiche Kapitalanlage in den Absatzgebieten zur Folge[3]. Sofort nach der französischen Besetzung der Stadt 1806 war man besorgt, daß die Engländer nicht deshalb für Bremen nachteilige Beschlüsse fassen möchten[4]. »Die Engländer sollten von allem Verluste beim Abkaufe der sequestrierten Waren freibleiben«[5]. Als Bremen 1810 französisch wurde, fürchtete man besonders, England könnte sich nun an dort befindlichem Bremer Eigentume entschädigen, »da die Engländer in Bremen nichts gut hätten«[6]. Das große englische Magazin hier wurde kurz vor dem Blockadebeginn verkauft[7]. Dagegen befand sich

---

[1] Bremer Staats-Archiv R 1, A 12 a.

[2] Vgl. Heineken, Gesch. d. fr. Hansestadt Bremen, Bd. II, u. das Schoßregister im Bremer statist. Jahrb. 1872, II, S. 173 f.

[3] Noch 1822 verhielt sich die Einfuhr zur Ausfuhr in Bremen ungefähr wie 11 : 17. Arch. d. Bremer Handelskammer B 47 c.

[4] Prot. Coll. Senior. v. 22. 11. 1806.

[5] Prot. Coll. Senior. v. 3. 6. 1807.

[6] Prot. Coll. Senior. v. 24. 12. 1810.

[7] Duntze, Gesch. d. fr. Stadt Bremen, Bd. 4, S. 664.

der den Hanseaten gehörige Stahlhof in der Macht Englands. Sein Wert allein betrug nach der Taxation der Londoner Assekuranz-Kompagnie 30 000 £ und der jährliche Mietertrag 1850 £, wovon nach einigen Abzügen Bremen ein Drittel = 3400 Taler zukam. Der Grund- und Gebäudewert des Stahlhofes wurde auf 350 000 bis 360 000 Taler geschätzt[1], Als von Frankreich Lizenzen erteilt wurden, aus England 1810 Gold und Silber gemünzt oder in Barren auszuführen[2], beschloß die Kaufmannschaft in Bremen, sofort davon Gebrauch zu machen, da dies der einzige Weg wäre, sich in den Besitz der wegen der Blockade in England und Amerika gebliebenen bremischen Fonds zu setzen. Das Guthaben in Amerika wollte man 1811 über England einziehen[3]. Daraus geht hervor, daß das Ausland seine Zahlungsverbindlichkeiten mit Bremen wenigstens bis 1811 noch nicht geregelt hatte. Infolgedessen waren der Stadt seit dem Beginn der Kontinentalsperre bedeutende Mittel zum privatwirtschaftlichen Erwerbe entzogen worden, wofür das Ausland den bremischen Gläubigern Entschädigungen irgendwelcher Art nicht zu bieten vermochte, da die Wareneinfuhr gehindert und allgemeiner Geldmangel bestand. Dieser wurde dadurch verursacht, daß Kapitalisten große Vermögen im Interesse der Sicherheit aus dem Verkehre zurückzogen[4]. Der Wirtschaftskampf der feindlichen Mächte hatte den Unternehmungsgeist vernichtet und den Kredit stark erschüttert. In Bremen war der Mangel an Kapital nicht nur durch die Zahlungsunfähigkeit der ausländischen Schuldner, sondern auch infolge der gehemmten Güterausfuhr entstanden. Ungeheure Warenvorräte hatten sich als totes Kapital angehäuft. Die bremische Handelsbilanz war stark passiv geworden. Das Fehlen des Kapitals rief eine Kapitalkrise mit ihren schädlichen Begleiterscheinungen hervor. Der Zinsfuß und Diskontsatz hatten sich seit 1806 fast verdoppelt[5]. Ferner

[1] Arch. d. Bremer Handelskammer C 73 d.

[2] Die erlaubte Einfuhr von Edelmetall sollte nach der französischen Finanzpolitik dem allgemeinen Geldmangel abhelfen.

[3] Prot. Coll. Senior. v. 16. 1. u. 1. 2. 1811.

[4] 1806 waren z. B. bei der Bank von Frankreich 79 000 000 frs., bis 1813 aber 133 000 000 frs. eingezahlt worden. A. Lumbroso, Napoleone e l'Inghilterra, Roma 1897, S. 178.

[5] 1810 betrug der Diskont auch in Hamburg 9%. Mon. univ. v. 15. 11. 1810.

trat eine Entwertung des Grundbesitzes ein. Die Häuser wurden stark mit Hypotheken belastet, so daß sie bis zu 50% im Werte sanken[1]. Mit wenig Erfolg suchte man sich durch soziale Selbsthilfe flüssiges Kapital zu verschaffen. Es bildete sich in Bremen 1808 eine Gesellschaft von 30 Handelshäusern, die gegen Sicherheit von Waren Wechsel auf sich ausstellte. Diese wurden nicht selten mit 10—15% diskontiert[2].

Außer durch den Geld- und Absatzmangel wurden die privaten Finanzverhältnisse Bremens noch durch die abnorme und unsichere Gestaltung der Warenpreise verschlechtert. Da Deutschland zur Zeit der Kontinentalsperre noch ein Agrarstaat war, sanken die Lebensmittelpreise infolge der gehinderten Ausfuhr beträchtlich[3]. Der Preisniedergang war so plötzlich und rapid, daß sich viele bremische Kaufleute deshalb nicht vor Verlusten schützen konnten. Dagegen verursachten die hohen französischen Zölle und die mangelhafte Zufuhr eine ungeheure Preissteigerung der Kolonialwaren, so daß der Händler beim Einkauf derselben im Besitze großer Kapitalien sein mußte und außerdem beim Verkauf Mangel an Nachfrage zu befürchten hatte[4]. Nicht nur die völlige Umwälzung in der Güterbewertung, sondern auch die große Unsicherheit der Preise brachte den Kaufleuten bedeutende Verluste. Die Preise wurden von Zufälligkeiten abhängig; denn die in Bremen eingeführten Warenquantitäten richteten sich nach dem Glücke der Schmuggler, der Beute der Kaper und dem Verkaufe von großen Mengen konfiszierter Güter durch die französische Douane. Im Mai 1809 z. B. erniedrigte der Verkauf beschlagnahmter Kolonialwaren die Preise in Bremen und Lübeck um 20—25%[5]. Wurden plötzlich eingeschmuggelte Waren konfisziert und dadurch dem Handel entzogen, so schnellten die Preise rasch in die Höhe[6]. Diese Preisbestimmungsgründe machten es unmöglich, den künftigen Gang der Preise auch nur annähernd mit einer gewissen

[1] Bremer Staats-Archiv F 2 a, Nr. 13 u. 15.

[2] Duntze, Gesch. d. fr. Stadt Bremen, Bd. 4, S. 697.

[3] Vgl. Tabelle IX.

[4] Vgl. Tabelle IX.

[5] Mon. univ. v. 11. 5. 1809.

[6] Ein Pfund Kaffee, das in Leipzig 14 Groschen kostete, war 10 Tage später nicht mehr unter 20 Groschen zu haben. Hamburger Korrespondent v. 4. 6. 1811.

Wahrscheinlichkeit vorauszuberechnen. Die Börsenkurse konnten nicht bestimmt notiert werden. Bei solcher Unsicherheit und Unbeständigkeit der Preise wurden die Wareneinkäufe und -verkäufe mehr oder weniger gewagte Spekulationen, die in kurzer Zeit manche Geschäftsleute an den Bettelstab brachten. Noch mehr setzte der Kaufmann bei der Beteiligung am Schleichhandel sein Vermögen aufs Spiel. Kamen die Waren durch, so war das Risiko gelungen; wurden sie aber aufgefangen, so ging das eingesetzte Kapital verloren.

Die erwähnten Schäden in der bremischen Volkswirtschaft und die großen kaufmännischen Verluste mußten zahlreiche Bankerotte in Bremen zur Folge haben. Aus den Akten konnten nur die von Mitte November 1812 bis Ende März 1813 ermittelt werden[1]. In diesem Zeitraume wurden 50 Zahlungseinstellungen angemeldet. Das ergab alle 2–3 Tage in 4½ Monaten ein Fallissement. Unter den Fallierten waren 15 Gewerbebetreibende und 35 Kaufleute, und zwar 3 mit insgesamt 79095 Talern Passiven. Wir müssen hinzufügen, daß Bremen damals nur rund 6200 Steuerzahler besaß und die genannten Bankerotte sogar in die Zeit der Auflösung des Kontinentalsystems fielen, um zu erkennen, wie sehr der Wohlstand der Bürger gesunken war[2]. Von der Ab-

[1] Bremer Staats-Archiv F 2 a, Nr. 15 u. Bremer Wöchentl. Nachr. 1812, 1813.

[2] Auch anderwärts traten zahlreiche Fallissements ein. Hamburg hatte eins von seinen zahlreichen mit 140400 Mk. Banco, Lübeck eins mit 156492 Mk. Banco Passiven. Aus Frankfurt a. M. schrieb man im Mai 1811: »Unsere Zahlwoche ist, gottlob, ohne ein einziges bedeutendes Fallissement glücklich vorübergegangen.« Leipzig hatte jede Woche Bankerotte. Ähnlich war es in England. Das Londoner Bankhaus Boldero & Co. fallierte noch 1812 mit 300000 £ Passiven. Wie die Zahl der jährlichen Bankerotte mit der Bedeutung der Kontinentalsperre zu- und abnahm, erkennen wir besonders an England aus der folgenden Tabelle:

	1806	1807	1810	1811	1812	1813	1814	1815
Fallissements-zahl in England	806	1028	1670	2000	1616	1599	1066	1285

Hamburger Korrespondent 1811, 1812. The Annual Register or a view of the history, politics and literature, London 1806—1815.

nahme des bremischen Volkvermögens zeugt auch der Schoß[1], eine direkte Steuer, die vom Gesamtvermögen, im In- und Auslande befindlich, entrichtet werden mußte. Wir dürfen deshalb das verschoßte Vermögen gleich dem Volksvermögen setzen. Von 1806 bis 1813 nahm dieses nach den staatlichen Steuererhebungen um 12 477 600 Taler = 41,6% ab. Bei der Vermögenseinschätzung teilte man die Bürger in zwei Klassen. Zur ersten gehörten die Steuerzahler mit einem Gesamtbesitz von 3000 Talern und mehr, zur zweiten die mit weniger als 3000 Talern. Die Summe der Steuerzahler verminderte sich während der Kontinentalsperre um 377 = 5,7%, und zwar die erste Klasse um 478 = 30,6%, während die zweite Klasse um 101 = 2% stieg. Diese blieb also ziemlich konstant. Zwei Ursachen bewirkten die enorme Abnahme der ersten Klasse: gerade die vermögenden Bremer wurden gänzlich mittellos, oder sie wanderten aus. Die Verarmung der Bevölkerung zeigte sich darin, daß es in Bremen eine nie gekannte Bettelei und Landstreicherei während der Blockadezeit gab[2]. Obgleich der Senat zahlreiche Verbote dagegen erließ, nahmen jene Übelstände von Jahr zu Jahr zu. Viele Eltern hielten sogar ihre Kinder zur Bettelei an. Wohl niemals hat die bremische Regierung so viele Gesuche um Steuererlaß wegen Armut erhalten wie von 1806 bis 1813[3]. Daß wohlhabende Bürger auswanderten, ist erklärlich, da der Handel nichts mehr einbrachte und gerade sie am meisten mit Steuern überhäuft wurden[4].

Mit dem Sinken des bürgerlichen Wohlstandes war eine Verschlechterung der staatlichen Finanzverhältnisse eng verknüpft. Die Geldverwaltung des Staates lag damals in den Händen der so-

---

[1] Vgl. dazu Tabelle VIII.

[2] Senatsproklame v. 16. 10. 1809 u. 25. 11. 1812.

[3] Bremer Staats-Archiv F 2 a, Nr. 15. Auch in England herrschte große Armut. Z. B. mußten im März 1812 in einer Woche 18 000 Personen in Liverpool Unterstützung erhalten. Hamburg. Korrespondent 1812, Nr. 56.

[4] Die Vermögenderen verkauften ihre Geschäfte und siedelten sich meist als Landwirte in Holstein und Mecklenburg an. Bremer Staats-Archiv F 2 a, Nr. 13. Vgl. auch Fisher, Studies in Napoleonic Statesmanship, S. 338 f. Bremen hatte 1811 nach der französischen Zählung 37 725 Einw. (Mon. univ. 1811), 1812 nach der bremischen Statistik aber nur 35 806 Einw.

genannten »geheimen Deputation«, deren Tätigkeit zum größten Teile geheim gehalten wurde. Ausführliche und genaue Budgetaufstellungen sind nicht gemacht worden. Sie waren auch bei der Unberechenbarkeit der Ausgaben und der Unsicherheit und Verwirrung der wirtschaftlichen Verhältnisse in der Blockadezeit kaum möglich. Die Angaben in den Akten sind deshalb nur spärlich und sehr zerstreut. Sie genügen jedoch, um die Folgen der Kontinentalsperre auch für die Staatsfinanzen erkennen zu können.

Seit der militärischen Besetzung Bremens wurde der ganze Wirtschaftsplan früherer Jahre durch die eintretende finanzielle Vergewaltigung über den Haufen geworfen. Die ordentlichen Ausgaben für die Bedürfnisse des Staates selbst waren unmöglich geworden wegen ungeheurer außerordentlicher Ausgaben. Die größten Summen verschlang das für Kriegs- und Blockadezwecke in Bremen liegende Militär und die Habsucht der fremden Offiziere und Beamten. Von 1806 bis 1811 zahlte die Stadt für französische Truppen allein 27 011 768 frs. Es liegt in der Natur der Sache, daß sich über die den fremden Machthabern gegebenen Geschenke keine genauen Angaben finden. Ohne Zweifel sind aber Bestechungsgelder verausgabt worden; denn dazu zwangen schon die Staatsklugheit, der unersättliche Geldhunger der Franzosen und die große Verbreitung der Bestechungen auch die redlichste Regierung. Nur zwei Fälle sind aus den Akten bekannt, in denen allerdings namhafte Summen verwendet wurden. Nach der vorhandenen Empfangsbescheinigung vom 22. März 1808 erhielt der französische Kriegskommissar in Bremen 37 571 frs. 37 c. Beim Abkauf der englischen Waren aber brachte er diese Summe für Militärlieferungen in Abzug, als sei der Betrag niemals bar bezahlt worden[1]. Ferner erhielt Senator Vollmers am 20. November 1808 7500 Taler »zur geheimen Verwendung«[2]. Trotz der Auszahlung so hoher Summen beschlossen die Älterleute der Kaufmannschaft, den Senat zu ersuchen, nach dem Beispiele anderer Staaten zu verfahren, die den französischen Behörden geheim viel Geld gäben, da sie sonst zugrunde gingen[3].

---

[1] Arch. d. Bremer Handelskammer, Akte 28, Nr. 14.
[2] Arch. d. Bremer Handelskammer, Akte 28, Nr. 18.
[3] Prot. Coll. Senior. v. 30. 6. 1810.

Die genannten ungewöhnlichen Ausgaben konnten nicht mehr durch die bisherigen Einnahmen gedeckt werden. Steuererhöhungen und neue Steuern waren erforderlich. Vor der Kontinentalsperre gab es folgende Abgaben von Handel und Schiffahrt: Akzise, Tonnen- und Bakengeld, Konsumtionssteuer, Weggeld, Lastgeld, Schlachtgeld, Schreibgeld, Konvoigeld[1]. Die Einnahmen davon flossen bei dem blühenden Handel so reichlich, daß der Staat bloß eine direkte Steuer, den Schoß, nötig hatte. Obwohl die bremische Regierung in der Blockadezeit das Zweieinhalb- bis Viereinhalbfache von dem Steuersatze verlangte, der vorher erhoben worden war, ergab der gesamte Schoßertrag von Ende 1806 bis 1810 nur 255391 Taler = 1050565 frs.[2]. Subtrahieren wir diese Summe von der Gesamtausgabe bis 1810 nur für Besatzungstruppen = 26211768 frs., so bleiben für andere Deckungsmittel 25161203 frs. Zuerst wurden neue Handelssteuern beschlossen, und zwar erhob man seit 1807 von Seefrachtbriefen 6 Grote, von Wechsel- und Assignationsprotesten über 1—250 Taler 24 Grote und für jede weiteren 250 Taler 12 Grote mehr bis zu 1 Taler für 1000 Taler und darüber, von Wechseln über Assekuranzprämien für je 100 Taler 2 Grote, von Seeversicherungspolicen 1 ‰ der versicherten Summe, ferner wurden Wechsel, Warenwechsel und Assignationen besteuert[3]. Ohne die gezahlten Stempeltaxen waren die Papiere ungültig. Aber bei der großen Wirtschaftskrisis brachten diese neuen Handelssteuern ebenso wie die alten nichts oder sehr wenig ein[4]. Infolgedessen sah sich die bremische Regierung schon 1808 gezwungen, folgende Besitzsteuern einzuführen[5]: für Haus- und Grundbesitz 1 ‰ des Wertes, für Landgüter, Lustgärten 2 ‰ des Wertes, für Lustfuhrwerke 10 Taler, für Nachtigallen 5 Taler, für Hunde 1 Taler, für Spielkarten 6 Grote. Außerdem wurde die Gewerbesteuer der Knochenhauer und Fleischschlachter bedeutend erhöht. Da sich die privaten Finanzverhältnisse in der Blockadezeit von Jahr zu Jahr verschlechterten, wie wir gezeigt haben, ver-

[1] Arch. d. Bremer Handelskammer B 47 c.

[2] Bremer statist. Jahrb. 1872. Waldthausen, Der Bremer Vermögensschoß, Münchener volkswirtschaftliche Studien, 1911, S. 138 f.

[3] Bremer Staats-Handbuch 1808, Bremer Staats-Archiv R 1, A 12 a.

[4] Vgl. Tabelle VII.

[5] Bremer Staats-Archiv R 1, A 14 a.

siegten auch die zuletzt genannten Geldquellen bald. Der Staat mußte Anleihen machen, zuerst freiwillige, und als diese keine Teilnahme mehr fanden, schritt er zur harten Maßnahme der Zwangsanleihen. Von 1807 bis 1810 waren eine freiwillige und vier Zwangsanleihen von 2% bis 1/4% des Vermögens nötig, die dem Staate insgesamt 1 098 138 Taler brachten[1]. Die Erhebungstermine dieser Anleihen mußten noch infolge der großen Finanznot teilweise verfrüht werden. Der blühende Handel vor der Kontinentalsperre hatte dem Staate einen hohen Kredit gesichert, so daß der Zinsfuß bei Anleihen nur 3% gewesen war. Später mußte man infolge des gesunkenen Staatskredites und allgemeinen Geldmangels 5—6% bezahlen[2]. Auch zahlreiche Klassenlotterien sollten zur Erhöhung der Einnahmen beitragen[3]. Ihr Erfolg blieb jedoch immer gering. Ferner sah sich der bremische Staat zu Verkäufen von Staatsgütern und der Veräußerung des staatlichen Grundeigentums gezwungen. Bald fanden sich aber dafür keine Käufer mehr[4].

Trotz der großen Zahl und Mannigfaltigkeit der angeführten Einnahmen blieb deren Höhe im Verhältnis zu den Ausgaben gering. Durch ungewöhnliche Deckungsmittel und mangelhafte Finanzkontrolle war eine Verschleierung der wirklichen Finanzverhältnisse und eine ungesunde Schuldenwirtschaft eingetreten. Als die französische Regierung 1811 die scheidenden bremischen Behörden veranlaßte, die Staatsbilanz zu ziehen, ergab sich, daß die Staatsschuld auf 4 000 000 Taler angewachsen war[5]. Demnach kamen auf jeden

---

[1] Es wurden gemacht 1807 eine freiwillige Anleihe, die 317 801 Taler brachte, 1807 eine Zwangsanleihe von 2% des Vermögens = 247 350, 1808 eine solche von 1/2% des Vermögens = 144 045, 1809 eine solche von 1% des Vermögens = 255 260, 1810 eine solche von 1/4% des Vermögens = 133 682 Taler. Bremer Staats-Archiv R 1, A 12 a.

[2] Bremer Staats-Archiv F 2 a, Nr. 13. Ähnlich war es anderwärts. Hamburg mußte 1808 für eine Anleihe von 1 500 000 Mk. Banco 4%, Stettin für eine Anleihe von 25 000 Talern 6% Zins zahlen. Mon. univ. v. 14. 10. 1809.

[3] Der französische Staat beutete nach 1810 seine neuen Untertanen durch das verwerfliche Zahlenlotto aus.

[4] Heineken, Gesch. d. fr. Hansestadt Bremen, Bd. II.

[5] Prot. d. Bremer Bürgerschaft v. 3. 11. 1815. Wie auch Frankreichs Finanzen am Ende der Kontinentalsperre schlecht gewesen sind,

Kopf der Stadtbevölkerung 111,71 Taler[1] Schuld, ein Betrag, der durch den Ruin der privaten Finanzen noch besorgniserregender wurde.

Unsere Untersuchung hat gezeigt, wie stark Bremen und seine Bewohner bei der Organisation der Kontinentalsperre in den französisch-englischen Wirtschaftskampf verwickelt wurden und wie die Zerstörung des wirtschaftlichen Lebens die alte Hansestadt in den Grundfesten ihrer Existenz erschütterte. Während seines tausendjährigen Bestehens hatte Bremen noch nie so nahe am Rande des völligen Verderbens gestanden, und nicht einmal der Dreißigjährige Krieg war so vernichtend gewesen wie die Festlandsblockade. Diese hatte eben durch die Lähmung von Handel und Schiffahrt die wichtigsten Lebensadern unterbunden. Infolgedessen ist wohl kaum eine deutsche Stadt außer Hamburg durch die Kontinentalsperre von 1806 bis 1813 schwerer geschädigt worden als Bremen, das Handelstor zwischen England und dem westdeutschen Binnenlande. Trotz alledem strebte der kleine Staat mit seiner tüchtigen Kaufmannschaft, nach der Blockadeaufhebung von neuem Mute beseelt, wieder rastlos vorwärts. Durch Errichtung einer Girobank, durch die Sendung von Deputierten nach London zwecks neuer Anknüpfung des Handels, durch die Reform der Warenverzollung[2] im Jahre 1814 und viele andere Bemühungen suchte man den gesunkenen Handel und die darniederliegende Schiffahrt wieder zu heben. Aber nur langsam erblühte aus den Trümmern der bremischen Volkswirtschaft neues Leben.

Tabelle I.

Liste der Warenschiffe, die 1800—1815 in Bremen einliefen.

Bemerkungen: Die Statistik wurde erst während der Napoleonischen Zeit in Bremen von den Franzosen begründet. Die folgenden Tabellen mußten daher aus dem zerstreuten und mangelhaften Tatsachen- und Zahlenmaterial zusammengestellt werden. In Tabelle I und II sind

---

zeigt Lumbroso a. a. O. im Kapitel über »entrate ed uscite del periodo consolare ed imperiale«.

[1] = 371,99 Mk. Man bedenke, daß Bremen damals nur rund 6200 Steuerzahler hatte.

[2] U. a. wurde das Tonnen- und Bakengeld 1814 von 2% auf 1/4%, die Akzise von 2% auf 1/2% erniedrigt.

die einzigen zwei Quellen für die Bremer Einfuhr von 1800 bis 1815, die Wareneinfuhrlisten und Adreßbücher, zum ersten Male statistisch bearbeitet worden. Die geographische Bestimmung der dort angegebenen Ursprungsorte der Waren und Abfahrtshäfen erfolgte nach Ritter, Geographisch-statistisches Lexikon, 9. Aufl., 1905.

Es liefen ein von:

Jahr	Summe[1]	England	Amerika und beide Indien	Frankreich	Niederlande	Nordseeküste und Binnenland	Hamburg	Ostsee	Rußland	Grönland
1800	575	145	34	52	49	132	55	5	37	7
1801	645	150	66	73	44	136	51	15	21	8
1802	1 148	150	54	55	84	465	94	86	60	8
1803	906	58	36	63	35	502	39	63	43	4
1804	1 515	(1)[2]	(0)	(0)	(1)	(40)	(0)	(0)	(0)	7
1805	1 796	(36)[3]	(5)	(11)	(32)	(320)	(2)	(1)	(4)	7
1806	1 392	(37)[4]	(7)	(11)	(33)	(223)	(34)	(10)	(13)	1
1807	665	—	—	—	—	—	—	—	—	5
1808	662	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1809	326	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1810	318	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1811	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1812	291	(5)[5]	(0)	(0)	(0)	(115)	(0)	(0)	(0)	—
1813	421	163	0	0	0	258	0	0	0	0
1814	1 435	361	5	43	118	743	36	11	32	0
1815	1 138	141	62	58	82	590	85	14	22	0

Tabelle II.

Liste der monatlich von 1800 bis 1815 in Bremen eingelaufenen Warenschiffe.

Monat	1800	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1812	1813	1814	1815
Januar	—	21	—	84	29	25	—	15	—	—	71	—
Februar . . .	—	22	—	55	—	—	17	—	—	—	—	24
Übertrag	—	43	—	139	29	25	17	15	—	—	71	24

[1] Die an der Summe fehlenden übrigen Schiffe kamen von Norwegen, Schweden, Dänemark, Spanien, Italien.

[2] Alle in Klammern stehenden Zahlen gelten bloß für einige Monate, da in den anderen Monaten keine Abfahrtshäfen angegeben sind. 1804 sind diese nur im Januar und Februar verzeichnet.

[3] Nur im November, Dezember.

[4] Nur im Januar, April, Oktober, November.

[5] Nur im Juli, November, Dezember.

Tabelle II (Fortsetzung).

Monat	1800	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1812	1813	1814	1815
Übertrag	—	43	—	139	29	25	17	15	—	—	71	24
März	—	—	86	77	12	25	9	14	—	63	—	89
April	48	146	159	135	24	34	41	—	—	35	191	94
Mai	86	237	209	78	30	86	31	33	31	—	180	148
Juni	67	237	161	139	73	138	49	46	20	18	178	103
Juli.	66	219	271	82	79	98	18	38	25	27	138	96
August . . .	68	154	195	131	98	117	23	16	29	23	121	129
September .	83	184	167	174	80	23	47	31	52	15	121	150
Oktober . .	73	174	133	201	123	47	19	27	36	—	153	155
November .	57	99	170	186	66	44	43	43	13	39	140	97
Dezember .	27	22	245	50	51	25	29	55	85	201	142	53
Summe	575	1515	1796	1392	665	662	326	318	291	421	1435	1138

Tabelle III.

Die Einnahmen an Tonnen- und Bakengeldern in Bremen von 1801 bis 1816[1].

Bemerkungen: Seit dem 16. Jahrhundert mußten in Bremen alle ein- und ausgehenden Schiffe vom Taler Ladungswert $^1/_2$ Groten = $^2{}_3$% Tonnen- und Bakengeld entrichten[2]. Eine Ausnahme davon machten die in der Zollrolle besonders angegebenen Waren. Deshalb läßt sich der Wert des Warenumsatzes nicht berechnen. Auch die Größe der Ein- und Ausfuhr ist nicht gesondert zu erkennen. Alle Zahlen vor dem Komma bedeuten Taler, die dahinter Grote. Die Einnahme von 1813 bezieht sich nicht auf das ganze Jahr, da das Tonnen- und Bakengeld erst gegen Ende des Jahres wieder eingeführt wurde.

Jahr	I. Halbjahrs-einnahme	II. Halbjahrs-einnahme	Jahreseinnahme
1801	10 682,58	9 351,34	20 034,20
1802	9 109,49	12 065,13	21 174,62
1803	7 507,64	8 144,45	15 652,37
1804	4 857,28	7 913,52	12 771,8
1805	5 059,50	12 146,19	17 205,69
1806	6 945,43	13 120,57	20 066,28
1807	4 644,43	10 439,68	15 084,39
1808	1 736,48	2 774,33	4 511,9
1809	1 429,43	1 194,67	2 624,38
1810	856,3	1 158,14	2 023,17
1813	—	—	111,11(!)
1814	—	—	35 905,6
1815	—	—	28 950,61
1816	—	—	32 828,61

[1] Renseignements, den Franzosen gemacht, im Arch. d. Bremer Handelskammer B 47 c. [2] Arch. d. Bremer Handelskammer Q 1 d.

Tabelle IV.

Die Bremer Handelsflotte von 1800 bis 1815[1].

	1800	1801	1802	1803	1804
Schiffszahl	168	173	161	163	167
Registertonnen . . .	27 759	28 683	26 276	26 306	27 486

	1805	1806	1807	1814	1815
Schiffszahl	173	172	175	112	127
Registertonnen . . .	28 491	28 331	—	11 796	13 371

Tabelle V.

Tabakspreise der französischen Tabaksmanufaktur in Deutschland 1811—1813[2].

	Preise der Tabaksmanufaktur für 1 kg	Preise der Detailhändler für 1 kg
1. Qualität	12 frs. 50 c.	14 frs. — c.
2. »	8 » 50 »	9 » 60 »
3. »	6 » 50 »	7 » 20 »
4. »	3 » 50 »	4 » — »
5. »	2 » 50 »	3 » — »

Tabelle VI.

Preise des Bremer Tabaksmarktes 1806—1815[3].

(Die Zahlen geben den Preis eines Pfundes in Mark und Pfennigen an.)

	1806	1807	1808	1809	1810
Varinas Kanaster .	2,57	2,11	3,31	4,23	6,07
Portoriko	1,10	1,10	1,19	—	2,65

	1811	1812	1813	1814	1815
Varinas Kanaster .	—	—	—	1,93	3,31
Portoriko	—	—	—	2,07	1,28

[1] Bremer Adreßbuch 1800—1815. Jahrb. f. bremische Statistik, 1863.

[2] Dekret Napoleons v. 9. 5. 1811. Hamb. Korresp. v. 22. 5. 1811.

[3] Handelsnachr. in den Bremer Wöchentl. Nachr. 1806—1815.

Tabelle VII.

Einnahmen von einigen 1807 in Bremen eingeführten Handelssteuern[1].

Bemerkung: Von den übrigen Steuern sind keine Einnahmen verzeichnet.

Jahr	Von Konnossementen	Von See-Assekuranzpolicen
1807—1808	6 Taler 71 Grote	171 Taler 51 Grote
1808—1809	23 » 9 »	427 » 4 »
1809—1810	26 » 46 »	1 840 » 51 »
1810—1811	— » — »	— » — »

Tabelle VIII.

Veränderungen im bremischen Volksvermögen von 1806 bis 1813[2].

Jahr	Volksvermögen in Talern[3]	Einwohnerzahl	Steuerzahler		
			Klasse I	Klasse II	Summe
1806	29 934 900	—	1 562	5 045	6 607
1807	30 554 600	36 042	1 567	4 996	6 563
1808	30 239 600	—	1 543	5 042	6 585
1810	28 860 900	—	1 469	5 118	6 587
1813	17 457 300	36 176	1 084	5 146	6 230

Tabelle IX.

Lebensmittelpreise in Bremen von 1806 bis 1815[4].

Bemerkung: Die alten Bremer Münzen, Maße und Gewichte sind in die jetzt geltenden deutschen umgerechnet worden. Alle Preise geben an, wieviel $^1/_2$ kg einer Mittelsorte in Pfennigen kostete, und bedeuten die Durchschnittspreise am Anfange jeden Jahres.

Lebensmittel	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815
Weizenbrot .	41,1	29,8	20,5	20,5	18,4	15,5	17,2	22,2	21,4	20,5
Roggenbrot .	14,2	11,3	9,2	7,9	7,1	6,3	8,4	8,8	7,9	8,4
Gerste . . .	21,0	18,9	16,8	33,6	37,8	15,1	25,2	31,9	33,6	33,6
Erbsen . . .	30,2	21,0	25,2	29,4	25,2	21,0	12,6	20,1	16,8	21,0
Linsen . . .	28,9	22,2	12,6	16,8	16,8	16,8	16,8	16,8	16,8	16,8
Bohnen . . .	28,1	23,1	25,2	21,0	10,0	16,8	16,8	16,8	18,9	18,9
Zucker . . .	67,2	79,8	96,6	147,0	201,0	222,6	267,2	302,4	117,6	126,0
Kaffee . . .	136,5	142,8	176,4	201,6	201,6	226,8	352,8	327,6	128,1	84,0

[1] Arch. d. Bremer Handelskammer, Akte 28, Nr. 18.

[2] Die Bremer Schoßregister, Auszug im Bremer Statist. Jahrb. 1872, II, S. 173 f. Waldthausen, Der Bremer Vermögensschoß, S. 138 f.

[3] 1 brem. Taler = 3,33 Mk.

[4] Handelsnachr. d. Bremer Wöchentl. Nachr. und der Zeitung des Departements der Wesermündungen.

Lebenslauf.

Ich, Heinrich Max Schäfer, wurde am 3. März 1884 als Sohn des Landwirtes Heinrich Schäfer geboren. Ich bin Bremer Staatsbürger und bekenne mich zur evangelisch-lutherischen Konfession. Nach längerem Aufenthalt im Auslande bestand ich die Reifeprüfung und studierte in Leipzig, Jena und dann wieder in Leipzig. Bei folgenden Herren Dozenten hörte ich Vorlesungen oder nahm an Übungen teil: v. Bahder, Barth, Biermann, Bücher, Brandenburg, Cartellieri, Doren, Eucken, Gardthausen, Herre, Holz, Jungmann, Köster, Kötzschke, Lamprecht, Mentz, Michels, Partsch, Rein, Seeliger, Scheu, Schlösser, Stieda, Spranger, Sievers, Salomon, Volkelt, Weule, Witkowski, Wundt, V. Zahn. Allen meinen Lehrern bin ich zu großem Danke verpflichtet, insbesondere Herrn Geheimrat Prof. Dr. Brandenburg, dem ich das wissenschaftliche Rüstzeug zu dieser Arbeit verdanke. Gegenwärtig bin ich mit Vorbereitungen zur mündlichen Staatsprüfung für das höhere Schulamt beschäftigt, die ich jedoch abbrechen muß, da ich dem Rufe zur Fahne Folge leiste. Aus dem gleichen Grunde kann ich die Herausgabe meiner Promotionsschrift nicht besorgen. Herr Prof. Dr. Stein in Göttingen unterzieht sich dieser Mühe, wofür ich ihm von ganzem Herzen verbunden bin.